Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5678

01. 10. 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/4678 Nr. 2.9 –

Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen
Die Gestaltung der maritimen Zukunft Europas
Ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft
KOM-Nr. (96)84 endg.
Rats-Dok.-Nr. 5986/96

A. Problem

Förderung und Stärkung des Stellenwertes der maritimen Wirtschaft.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung zur Stärkung und Förderung der maritimen Wirtschaft in Deutschland und Europa.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag teilt die Auffassung der Europäischen Kommission:

Im Rahmen der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft nimmt die maritime Wirtschaft eine vitale Rolle ein. Sie kann zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen. Es handelt sich um keine „veraltete" Industrie, sondern um eine mit hohem Investitionspotential und Wachstumschancen. (Diese Merkmale haben auch dazu geführt, daß die G 7-Staaten die maritime Wirtschaft in ihre elf Pilotprojekte aufgenommen haben). Dabei wird von einer Begriffsbestimmung ausgegangen, die den Seeverkehr, den Schiffbau, die Zulieferindustrie, Häfen, Fischereiwirtschaft und verwandte Wirtschaftszweige umfaßt.

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mehr als 2,5 Millionen Menschen sind heute in Europa in der maritimen Wirtschaft beschäftigt. Mehr als 90 % des europäischen Außenhandels und annähernd 30 % des Binnenhandels werden auf dem Seewege abgewickelt. Mit dem Beitritt von Finnland und Schweden hat der Seeverkehr an Bedeutung gewonnen. Weitere Perspektiven eröffnen sich mit der Zusammenarbeit im Mittelmeerraum sowie der Assoziierung und dem geplanten Beitritt Polens und der baltischen Staaten.

Der Deutsche Bundestag unterstreicht:

Wegen der zunehmenden Überlastung der landgestützten Verkehrsträger wird die Bedeutung des Schiffsverkehrs als wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Verkehr zunehmen. Voraussetzung für diesen Anspruch ist jedoch die Einhaltung der Sicherheitsstandards und der internationalen Umweltschutzvereinbarungen. Auch der Kurzstreckenseeverkehr birgt weitere Wachstumspotentiale. Diese Einschätzung gilt auch für die Häfen, die Schnittstellen zwischen dem Land- und dem Seeverkehr. Die leistungsfähigen Häfen tragen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit entscheidend bei.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, durch mehr Abstimmung, mehr Koordination und mehr Forschungsvorhaben den Stellenwert und die Funktion der maritimen Wirtschaft zu stärken und zu fördern. Er fordert die Bundesregierung auf, eine schnelle Infrastruktureinbindung der deutschen Seehäfen, der Zentren der deutschen maritimen Wirtschaft, sicherzustellen."

Bonn, den 25. September 1996

Der Ausschuß für Wirtschaft

Friedhelm Ost	**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

I.

Die EU-Vorlage wurde von der Präsidentin des Deutschen Bundestages mit Unterrichtung vom 23. Mai 1996 – Drucksache 13/4678 Nr. 2.9 – an den Ausschuß für Wirtschaft zur federführenden Beratung und zur Mitberatung an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 26. Juni 1996 beraten und dem federführenden Ausschuß empfohlen, die folgende Entschließung dem Bundestag zur Annahme vorzuschlagen:

‚Der Deutsche Bundestag teilt die Auffassung der Europäischen Kommission:

Im Rahmen der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft nimmt die maritime Wirtschaft eine vitale Rolle ein. Sie kann zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen. Es handelt sich um keine „veraltete" Industrie, sondern um eine mit hohem Investitionspotential und Wachstumschancen. (Diese Merkmale haben auch dazu geführt, daß die G7-Staaten die maritime Wirtschaft in ihre elf Pilotprojekte aufgenommen haben). Dabei wird von einer Begriffsbestimmung ausgegangen, die den Seeverkehr, den Schiffbau, die Zulieferindustrie, Häfen, Fischereiwirtschaft und verwandte Wirtschaftszweige umfaßt.

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mehr als 2,5 Millionen Menschen sind heute in Europa in der maritimen Wirtschaft beschäftigt. Mehr als 90 % des europäischen Außenhandels und annähernd 30 % des Binnenhandels werden auf dem Seewege abgewickelt. Mit dem Beitritt von Finnland und Schweden hat der Seeverkehr an Bedeutung gewonnen. Weitere Perspektiven eröffnen sich mit der Zusammenarbeit im Mittelmeerraum sowie der Assoziierung und dem geplanten Beitritt Polens und der baltischen Staaten.

Der Deutsche Bundestag unterstreicht:

Wegen der zunehmenden Überlastung der landgestützten Verkehrsträger wird die Bedeutung des Schiffsverkehrs als wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Verkehr zunehmen. Voraussetzung für diesen Anspruch ist jedoch die Einhaltung der Sicherheitsstandards und der internationalen Umweltschutzvereinbarungen. Auch der Kurzstreckenseeverkehr birgt weitere Wachstumspotentiale. Diese Einschätzung gilt auch für die Häfen, die Schnittstellen zwischen dem Land- und dem Seeverkehr. Die leistungsfähigen Häfen tragen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit entscheidend bei.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission durch mehr Abstimmung, mehr Koordination und mehr Forschungsvorhaben den Stellenwert und die Funktion der maritimen Wirtschaft zu stärken und zu fördern. Er fordert die Bundesregierung auf, eine schnelle Infrastruktureinbindung der deutschen Seehäfen, der Zentren der deutschen maritimen Wirtschaft, sicherzustellen.'

II.

Das von der EU erarbeitete Papier beschreibt die Rolle der maritimen Wirtschaft für die EU und enthält Vorschläge zur Verbesserung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Europa. Hierbei wird der Schwerpunkt in den Bereichen Qualität und Effizienz der Nahverkehrsdienste, Infrastrukturen und Leistungsfähigkeit der Hafengebiete sowie Vorbereitung der maritimen Wirtschaft auf die Erweiterung der EU gelegt. Die Vorschläge sollen sowohl auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden, als auch als Empfehlungen an die Mitgliedsländer gerichtet sein. Sie beziehen sich auf die Aktionsbereiche

- Förderung der immateriellen Investitionen,
- Entwicklung der industriellen Zusammenarbeit,
- Gewährleistung eines gleichberechtigten Wettbewerbs und
- Modernisierung der öffentlichen Hand.

III.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat die EU-Vorlage in seiner 39. Sitzung am 25. September 1996 beraten. Die Mitglieder des Ausschusses begrüßten einmütig die vom Ausschuß für Verkehr vorgelegte Entschließung. Der Ausschuß beschloß daher einstimmig, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Entschließungsantrages vorzuschlagen.

Bonn, den 25. September 1996

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Berichterstatter

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 25. März 1996 (26.03)
(OR. f)

5986/96

LIMITE

ECO 79
MAR 10

SCHREIBEN (ÜBERSETZUNG)

der Europäischen Kommission, unterzeichnet von Herrn Karel VAN MIERT

vom 15. März 1996

an I.E. die Präsidentin des Rates der Europäischen Union, Frau S. AGNELLI

Betr.: Die Gestaltung der maritimen Zukunft Europas: Ein Beitrag **zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft**
- Mitteilung der Kommission

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

ich darf Ihnen eine Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Die Gestaltung der maritimen Zukunft Europas: Ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft" übermitteln.

Diese Mitteilung ist im Anschluß an die Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Eine Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit für die Europäische Union" (Dok. KOM(94) 319 endg.) und das vom Europäischen Rat auf seiner Tagung in Essen im Dezember 1994 an die Kommission gerichtete Ersuchen erstellt worden, Bericht über die Bemühungen um eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zu erstatten. Sie umfasst ein Aktionsprogramm und Vorschläge, die auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden sollten. Sie enthält ferner Empfehlungen, die an die Mitgliedstaaten, die regionalen und lokalen Behörden und die maritime Wirtschaft selbst gerichtet sind. In der Mitteilung wird das Schwergewicht auf drei Hauptbereiche gelegt: die Qualität und die Effizienz der Nahverkehrsdienste, die Infrastrukturen und die Leistungsfähigkeit der Hafengebiete und die Vorbereitung des maritimen Sektors auf die Erweiterung der europäischen Union.

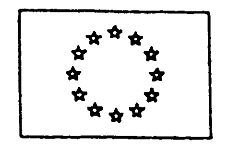
Gleichzeitig geht Ihnen eine Mitteilung der Kommission über die Seeverkehrsstrategie [Dok. KOM(96) 81 endg.] zu.

Die vorliegende Mitteilung wird auch dem Europäischen Parlament, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie dem Ausschuß der Regionen übermittelt.

(Schlußformel)

gez. Karel VAN MIERT

Anl.: Dok. KOM(96) 84 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.03.1996
KOM(96) 84 endg.

MITTEILUNG DER KOMMISSION

AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

DIE GESTALTUNG DER MARITIMEN ZUKUNFT EUROPAS

EIN BEITRAG ZUR WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER MARITIMEN WIRTSCHAFT

INHALTSVERZEICHNIS

111. EINLEITUNG

In ihrer Mitteilung "Eine Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit für die Europäische Union" (COM (94)319) vom September 1994 hat die Kommission Prioritäten für die Industriepolitik der Union festgelegt, die eine aufmerksame Beobachtung der Entwicklung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit sowie die Durchführung wirksamer Partnerschaften zwischen der Wirtschaft und der öffentlichen Hand zur Grundlage haben. Die Kommission unterstrich die Bedeutung, die hierbei der Verwendung horizontaler Instrumente und Maßnahmen zur Schaffung der geeigneten Rahmenbedingungen für die Unternehmen im Gegensatz zu sektoralen Defensivmaßnahmen zukommt. Dieses industriepolitische Konzept wurde vom Rat gebilligt und vom Parlament anerkannt.

Das zentrale Anliegen der Wirtschaftspolitik der Union besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Wirtschaft zu verbessern, um mehr Arbeitsplätze zu schaffen. In ihrem 1993 veröffentlichten und vom Europäischen Rat in Essen im Dezember 1994 unterstützten Weißbuch "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung" hat die Kommission dieses Ziel festgesetzt. Sie wurde ersucht, in regelmäßigen Abständen über ihre Bemühungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Bericht zu erstatten. Zu diesem Zweck hat sie eine beratende Gruppe eingesetzt, die zweimal im Jahr über verschiedene Aspekte der europäischen Wettbewerbsfähigkeit berichtet ("Ciampi-Gruppe").

Die vorliegende Mitteilung leistet einen Beitrag zu dieser fortlaufenden rigorosen Bewertung und untersucht die Frage, wie die Industriepolitik der Union zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft beitragen kann.

Vor nicht allzu langer Zeit wurde dieser Sektor noch als eine "veraltete" Industrie betrachtet. Angesichts des globalen Wettbewerbs, der über lange Zeit durch staatliche Beihilfen verzerrt war, schien insbesondere der Schiffbau vom Untergang bedroht.

Die Kommission hat die Bedeutung maritimer Fragen erstmalig in ihrer Mitteilung "Die maritimen Industrien vor neuen Herausforderungen" vom September 1991 ([1]) hervorgehoben. Mit diesem Dokument schuf die Kommission den Rahmen für die Umsetzung eines kohärentes Konzepts für die maritime Wirtschaft.

1992 wurde das Maritime Forum geschaffen, das alle maritimen Wirtschaftszweige (Seeverkehr, Schiffbau, Zulieferindustrie, Häfen, Fischereiwirtschaft und verwandte Wirtschaftszweige und Dienstleistungsbereiche) sowie Vertreter des öffentlichen Lebens zusammenbringt. Im Forum findet ein ständiger Dialog zwischen allen Teilnehmern statt. Es arbeitet anläßlich seiner jährlichen Plenarsitzung eine Reihe von Empfehlungen zu den Prioritäten der einschlägigen Politiken aus.

Die G7-Staaten haben die Bedeutung der maritimen Wirtschaft anerkannt, indem sie ein Projekt über die maritime Informationsgesellschaft (MARIS) in die 11 Pilotprojekte aufgenommen haben, die zur Förderung der Informationsgesellschaft ausgewählt und auf

([1]) KOM (91) 335 endg. vom 20.09.91.

ihrer Sitzung vom 12. Februar 1995 in Brüssel gebilligt wurden. Das Interesse an den maritimen Wirtschaft ist Ausdruck der neuen Dimension der Industriepolitik der Kommission.

Die maritime Wirtschaft ist von Natur aus mit den Küstengebieten verbunden, die häufig in den Randgebieten der Union liegen. Der auf Initiative des Europäischen Parlaments gegründete Verband maritimer Regionalinteressen in Europa (AMRIE) befaßt sich insbesondere mit diesen regionalen Auswirkungen.

Die Kommission hat durch die Einsetzung der Task Force "Maritime Systeme der Zukunft" die maritime Wirtschaft als einen prioritären Bereich für die Förderung von Forschung und Entwicklung ausgewiesen, insbesondere für die auf europäischer Ebene zu behandelnden Bereiche, bei denen davon ausgegangen werden kann, daß sie tatsächliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit haben werden.

Die Kommission erkennt die vom Maritimen Forum auf seinen Plenartagungen in Rotterdam (1994) und in Bremen (Juni 1995) ausgesprochenen Empfehlungen an.

Diese Entwicklung belegt, daß die wenig aussichtsreiche Perspektive, die die Industrie 1991 noch zu haben schien, sich in bemerkenswerter Weine geändert hat. Mit der Veröffentlichung dieser Mitteilung möchte die Kommission ihrer Überzeugung Ausdruck verleihen, daß es sich bei der maritimen Wirtschaft im wesentlichen um einen Industriesektor mit einem hohen Potential an Wachstum, Entwicklung und technologischen Verbesserungsmöglichkeiten handelt. Die Nutzung dieses Potentials wird zur Schaffung von Arbeitsplätzen in der gesamten Union beitragen.

In der vorliegenden Mitteilung untersucht die Kommission die Struktur und die Lage der maritimen Wirtschaft in Europa und stellt die politischen Maßnahmen und Initiativen vor, die nach ihrer Auffassung einen Beitrag zu deren Wettbewerbsfähigkeit leisten können. Die Mitteilung erläutert in kohärenter Weise die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen und Instrumente auf die umfangreichen Tätigkeiten der maritimen Wirtschaft und möchte somit zu einer konsequenten Vorgehensweise aller Betroffenen beitragen. Die Mitteilung der Kommission "Seeverkehrsstrategie" dient der Ausarbeitung einer besonderen Strategie für die zukünftige Seeverkehrspolitik der Union (2).

II. DIE VITALE ROLLE DER MARITIMEN WIRTSCHAFT FÜR DIE EUROPÄISCHE UNION

Die Definition der maritimen Wirtschaft darf sich nicht auf den Schiffbau und die Herstellung sonstiger maritimer Investitionsgüter beschränken. Vielmehr spiegelt dieser Wirtschaftszweig die zunehmende Bedeutung des Dienstleistungssektors für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Europas wider. Er umfaßt in ganz Europa außer dem

(2) KOM (96) 81 endg.

Schiffbau eine weite Palette von Produkten und Dienstleistungen wie die Schiffahrt, die Hafendienste einschließlich der multimodalen Verkehrsträger und die Meeresressourcenindustrie, einschließlich der Fischereiwirtschaft mit einer großen Anzahl kleiner und mittlerer Unternehmen. Inbesondere in der Schiffsreparaturindustrie, dem Bereich der Offshore-Investitionsgüter sowie der Fischereiwirtschaft gibt es eine große Anzahl unterschiedlicher, meist mittelgroßer Unternehmen, die überall in Europa einen Beitrag zum lokalen Wirtschaftsleben leisten.

Die einzelnen Bereiche der maritimen Wirtschaft hängen voneinander ab. Sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Seeverkehr ist nur möglich, wenn alle Bereiche in gleicher Weise dazu beitragen. So reicht es nicht, daß der Bau und Unterhalt eines Schiffes höchsten Ansprüchen genügt. Auch die Ausrüstung und der Betrieb müssen dies tun. Darüberhinaus erfordern moderne Schiffe entsprechende Infrastruktur in Häfen und für den intermodalen Transport, um einen Seeverkehr hoher Qualität sicherzustellen.

Heute beschäftigt die maritime Wirtschaft in ganz Europa mehr als 2,5 Mio. Menschen und ist somit zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig geworden. Mehr als 90% des europäischen Außenhandels und annähernd 30% des Binnenhandels werden auf dem Seewege abgewickelt.

Europa hat einen ausgeprägt maritimen Charakter. Dreizehn seiner Mitgliedstaaten haben direkten Zugang zum Meer; die übrigen - Österreich und Luxemburg - sind über Binnenwasserstraßen mit dem Meer verbunden. Ein beträchtlicher Teil des europäischen Gebiets verfügt über direkte Anbindungen an die einmalige Hafenstruktur entlang der europäischen Küstenlinie. Mit dem Beitritt Finnlands und Schwedens hat der Seeverkehr an Bedeutung gewonnen. Weitere Perspektiven eröffnen sich über die Zusammenarbeit zwischen Europa und dem Mittelmeerraum sowie der Assoziierung und dem geplanten Beitritt Polens und der baltischen Staaten.

Eine beträchtliche Anzahl maritimer Regionen befinden sich in den weniger reichen Mitgliedstaaten. Daher muß unbedingt sichergestellt werden, daß diese Regionen in den vollen Genuß der Anstrengungen gelangen, die zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft unternommen werden. Gegebenenfalls können auch die Strukturfonds zur Erlangung dieses Ziels einen Beitrag leisten.

In Anbetracht der zunehmenden Überlastung der landgestützten Verkehrsträger ist die maritime Wirtschaft ausgesprochen zukunftsträchtig. Ihre ständig wachsende Bedeutung wird zudem durch den Umstand vergrößert, daß der Schiffsverkehr der wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Würden die Beförderungstarife die tatsächlichen Kosten, d.h. auch die gemeinwirtschaftlichen Kosten widerspiegeln, wie dies im Grünbuch der Kommission "Auf dem Wege zu einer fairen und wirksamen Preisgestaltung im Verkehr" vom Dezember 1995 ([3]) erörtert wird, dann würde sich dies eindeutig zugunsten des Seeverkehrs auswirken. Das erfordert freilich, daß die Sicherheitsstandards auch eingehalten werden, denn Unfälle mit Frachtern von Gefahrgüten können äußerst schwerwiegende Folgen haben ([4]).

([3]) KOM (95) 691 endg. vom 20.12.95.

([4]) Die Mitteilung "Seeverkehrsstrategie", KOM (96) 81 endg. erörtert das Problem der Bekämpfung der Gefahren des Seeverkehrs.

1. Der Schiffbau

Der Schiffbau ist eine Industrie der Spitzentechnologie, in der sich in den vergangenen Jahren dramatische Veränderungen vollzogen haben. Einschließlich der Schiffsreparaturindustrie und des Offshore-Bereichs waren im Schiffbau 1994 mehr als 120.000 Menschen beschäftigt (1985: 219.000; 1989: 144.000) ([5]) . Zusammen mit der Investitionsgüterindustrie deckt er die gesamte Union ab und umfaßt in großem Ausmaß kleine und mittlere Unternehmen.

Der Schiffbau ist ein globales Geschäft. Die Europäische Union hat in diesem Bereich Schwächen und Stärken. Die Schiffbauindustrie muß sich im Wettbewerb mit anderen Ländern wie Japan und Südkorea einer erheblichen Herausforderung stellen und wird sich in naher Zukunft anderen Wettbewerbern wie den mittel- und ostasiatischen Ländern sowie China und den Vereinigten Staaten gegenüber sehen. Die Produktionskosten stellen einen der größten Wettbewerbsnachteile für die europäischen Schiffbauer dar. Die Lage wird durch Wettbewerbsverzerrungen infolge unlauterer Preispraktiken einiger Drittländer erschwert. Daher muß die europäische Schiffbauindustrie nicht nur weiterhin ihre Produktivität verbessern, sondern sich auch verstärkt ihrer Wettbewerbsvorteile besinnen, d.h. qualifizierte Arbeitskräfte und hochwertige Produkte, wie z.B. sichere, leistungsstarke und technologisch hochentwickelte Schiffe. In anderen Bereichen geben die europäischen Schiffbauer nach wie vor den Ton an. Hierdurch gelang es ihnen, ihren Anteil am Weltmarkt von ungefähr 20% während der letzten zehn Jahre zu wahren.

Auch die europäische Zulieferindustrie für Schiffsausrüstungen konnte ihre äußert wettbewerbsfähige Stellung am Weltmarkt wahren. Maritime Ausrüstungsgüter umfassen in gewissem Umfang technologisch hochentwickelte Produkte, wie z.B. Navigationshilfen und Schiffsautomatisierung. Bis zu 60/70% des Gesamtwerts eines Schiffes entfallen auf Ausrüstungen. Sie tragen zur Sicherheit auf See bei. Dies wird in dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates für die Aufstellung hoher Sicherheitsnormen für die Zulassung von Schiffsausrüstungen hervorgehoben, zu dem der Rat vor kurzem einen Gemeinsamen Standpunkt erzielt hat ([6]).

Die Industrie, die Mitgliedstaaten und die Europäische Union sind gefordert, ihre Leistungsfähigkeit in diesem Bereich zu erhalten und zu verbessern. Hierzu müssen auch gezielte Anstrengungen in den Bereichen Humanressourcen, Forschung und Entwicklung sowie Nutzung der Informationstechnologie unternommen werden, damit die technologische Führungsposition beibehalten und das Potential für Produktivitätssteigerungen voll ausgeschöpft werden kann.

Die jüngsten Daten, über die die Dienststellen der Kommission verfügen, liefern Anhaltspunkte dafür, daß sich die gesamte Marktlage verbessert. Es gibt ermutigende Anzeichen für einen dauerhaften Marktaufschwung mit der Aussicht, daß in Anbetracht des zunehmenden Alters der Weltflotte, strengerer Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen sowie des im Zusammenhang mit der Uruguay-Runde erwarteten Aufschwungs des Welthandels ein ständiger Bedarf für die Erneuerung der

([5]) AWES-Länder, d.h. Mitgliedstaaten der EU und Norwegen.

([6]) KOM (95) 269 endg. vom 21.6.1995, ABl. Nr. C 218 vom 23.8.95.

Flotte entstehen wird. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen in der Ostsee und im Mittelmeer wird sich in Europa wahrscheinlich eine verstärkte Nachfrage nach neuen Schiffen entwickeln. Allerdings macht sich der erhebliche Kapazitätszuwachs in Südkorea nachteilig bemerkbar. Ein weiterer Kapazitätszuwachs ist aus China und infolge der Modernisierung von Schiffswerften aus den mittel- und osteuropäischen Ländern sowie den Vereinigten Staaten zu erwarten.

Überdies sollten die europäischen Schiffswerften die Erschließung neuer Tätigkeitsbereiche erwägen. Ein großer Teil der hunderten von Bohrinseln, die derzeit in der Nordsee in Betrieb sind, muß in den kommenden Jahren stillgelegt werden. Die Entsorgung dieser Bohrinseln wird Schiffswerften mit Abwrackanlagen einen großen Markt eröffnen.

Außer den traditionellen Schiffbauunternehmen verdienen überall in Europa zahlreiche kleine Werften besondere Aufmerksamkeit, da sie durchaus in der Lage sind, neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. Besonders in den Bereichen Entwurf und Bau von Fischerei- und Sportbooten, die für einen sehr anspruchsvollen Kundenkreis hergestellt werden, sind diese Werften sehr aktiv. Dies gilt insbesondere für die Aspekte Leistung, Komfort und Bordausrüstung. Hierzu müssen beim Erwerb und Management neuer Entwurfs- und Fertigungstechnologien einschließlich der Verwendung fortgeschrittener Werkstoffe kontinuierliche Anstrengungen unternommen werden. Die Teilnahme dieses durch kleine und mittlere Unternehmen geprägten Sektors an FTE-Aktionen auf nationaler oder europäischer Ebene bietet diesen Unternehmen eine einmalige Gelegenheit, ihre Marktpräsenz zu verstärken, weltweit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

2. Die Schiffsreparaturindustrie

Die wesentlichen Tätigkeiten einer Schiffsreparaturwerft umfassen Stahlarbeiten, Reparaturen an Maschinen, elektrischen Anlagen und Rohrleitungen sowie Anstricharbeiten. Die gesetzlich vorgeschriebenen Wartungsarbeiten machen ungefähr 75% des Gesamtumsatzes des Sektors aus. Der Rest entfällt auf Unfallreparaturarbeiten und größere Um- bzw. Neubauten. Umbauarbeiten werden häufiger von Werften ausgeführt, die auch im Bereich des Schiffneubaus verstärkt tätig sind, wodurch der Bau größerer Teilabschnitte erleichtert wird.

Die Zahl der Beschäftigten in der Schiffsreparaturindustrie der AWES-Länder (Verband westeuropäischer Schiffswerften) ging um mehr als 40% von 42.000 Arbeitnehmern im Jahre 1985 auf 24.000 im Jahre 1994 zurück.

Aufgrund der hohen Lohn- und Betriebskosten haben zahlreiche Werften in der EU eine schwache Wettbwerbsstellung. Auch die Wechselkurse stellen einen Wettbewerbsnachteil dar. In jüngster Vergangenheit gelang es einigen Werften, ihre Wettbewerbsstellung durch eine Umstellung der Arbeitsverfahren sowie die Einführung neuer Technologien zu verbessern. Die von der Europäischen Union geförderte Anwendung der Informationstechnologie, insbesondere von Telematik, hat einen erheblichen Beitrag zu diesen Anstrengungen geleistet.

Von den Werften Mittel- und Osteuropas wird eine zunehmene Verschärfung des Wettbewerbs erwartet. Die Werften in den EU-Mittelmeerländern werden sich im Wettbewerb mit den Anrainerstaaten des Schwarzen Meeres sowie der Türkei messen müssen. Inbesondere die großen Werften in der EU werden gezwungen sein, ihre Produktivität zu steigern.

3. Der Seeverkehr

Der Seeverkehr ist im wesentlichen ein internationaler Wirtschaftszweig, in dem Arbeit und Kapital mobil sind und für den im Vergleich zu anderen Dienstleistungsbereichen relativ wenig Zugangsbeschränkungen bestehen. Es kann davon ausgegangen werden, daß das Verkehrsaufkommen im Zuge der fortschreitenden Globalisierung dieses Wirtschaftszweiges weiterhin zunehmen wird. Seit 1985 ist im Seeverkehr eine steigende Tendenz zu verzeichnen. Mit der Vertiefung der Beziehungen zu den Ostsee- und Mittelmeerstaaten wird der Seeverkehr wahrscheinlich weiterhin an Bedeutung gewinnen.

Während des vergangenen Jahres hat die Kommission die Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft überpüft, und zwar besonders unter den Aspekten der Außenbeziehungen, der Sicherheit im Seeverkehr sowie der Unterstützung der Schiffahrt in der Gemeinschaft (7). Im Anschluß soll eine besondere Mitteilung über die Außenbeziehungen im Bereich des Seeverkehrs veröffentlicht werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß für diesen Bereich kohärente Ziele ausdrücklich festgesetzt und Vorgaben für einen kohärenten Ausbau der Außenbeziehungen gemacht werden sollten.

Anders als die anderen Verkehrsträger in Europa verfügt der Seeverkehr nach wie vor noch über ein erhebliches Wachstumspotential. Gleichzeitig gehen von ihm hinsichtlich der Bodennutzung und des Energieverbrauchs die wenigsten Umweltbelastungen aus. Hierduch kann er einen wesentlichen Beitrag zum wachsenden Verkehrsbedarf des Binnenmarktes leisten. Neue, unkonventionelle und schnelle Schiffstypen werden die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers verbessern. Die Leistungsfähigkeit kann weiter gesteigert werden durch bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und die vermehrte Nutzung von Telematik.

Auch werden neue Handelsrouten eröffnet werden. Inbesondere der Kurzstreckenseeverkehr birgt ein großes Potential für die Navigation, den Schiffbau und die regionalen Häfen. Im Juli 1995 hat die Kommission eine Mitteilung zu diesem Thema veröffentlicht (8). Es scheinen erhebliche Möglichkeiten für eine Verlagerung der Fracht von überlasteten Landverkehrsträgern auf den Kurzstreckenseeverkehr zu bestehen. Bisherige Studien haben gezeigt, daß das Potential für ein größeres Verkehrsaufkommen Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs sowie neue Investitionen in diesen Verkehrsträger rechtfertigen.

---

(7) Mitteilung "Seeverkehrsstrategie", KOM (96) 81 endg.

(8) Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Perspektiven und Herausforderungen. KOM(95) 317 endg. vom 5.7.1995.

Die Mitteilung enthält ein Aktionsprogramm sowie Empfehlungen, die an die Mitgliedstaaten, deren regionale und lokale Behörden und die maritime Wirtschaft selbst gerichtet sind. Das Dokument beleuchtet drei Hauptbereiche: Qualität und Leistungsfähigkeit der Kurzstreckenseeverkehrsdienste, Infrastruktur und Leistungsfähigkeit der Häfen sowie die Vorbereitung des Kurzstreckenseeverkehrs auf eine erweiterte Gemeinschaft.

Mit der Annahme dieser Mitteilung wollte die Kommission eine allgemeine politische Debatte zu den verschiedenen Themenkreisen fördern. Sie beabsichtigt außerdem, die Wirtschaft weiterhin zu konsultieren und an diesem Prozess zu beteiligen, insbesondere über das Forum der Seewirtschaft. Sollte es sich aufgrund dieser Debatte als erforderlich erweisen, wird die Komission weitere Maßnahmen treffen.

Im Bereich der Sicherheit wurde eine Mitteilung über eine "gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" ([9]) angenommen. Es ist wahrscheinlich, daß das in der Mitteilung enthaltene Aktionsprogramm und die schon verabschiedeten Richtlinien und Verordnungen auf dem Gebiet der Sicherheit, insbesondere über die Verbesserung der Häfenstaatkontrolle und die Leistung der Überwachungsorganisationen (Klassifikationsgesellschaften) erhebliche Auswirkungen auf die immer älter werdende Weltflotte ([10]), insbesondere auf den wichtigen Bereich der Massengutfrachter und Tankschiffe zur Beförderung von Öl und chemischen Stoffen haben werden, deren Flotte veraltet ist und ein äußerst niedriges Wartungsniveau hat.

Eine wirksame Anwendung dieser Maßnahmen sollte zahlreiche Reeder dazu veranlassen, ihr Konzept zu ändern, da sie möglicherweise vor die Wahl gestellt werden, ihre Schiffe abzuwracken oder umfangreiche Instandsetzungsarbeiten durchführen zu lassen. Diese Auswirkungen könnten verstärkt werden, wenn die auf internationaler Ebene verabschiedeten Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften auch auf die bestehende Flotte Anwendung fänden. Selbstverständlich müßte dies auf der Grundlage eines pragmatischen und realistischen Zeitplans geschehen. Die Mitteilung über die "Seeverkehrsstrategie" nimmt ausführlich zu dieser und anderen die Seeverkehrspolitik betreffenden Fragen Stellung.

4. Die Häfen

Häfen sind die Schnittstelle zwischen dem Land- und dem Seeverkehr. Ihre Leistungsfähigkeit hat direkte Auswirkungen auf die gesamte Transportkette, da sie den Zugang zu den landseitigen Verkehrsnetzen eröffnen. Durch eine Verbesserung der Infrastruktur, des Überbaus und der Managementtechniken kann diese Leistungsfähigkeit verbessert werden. Im Rahmen der transeuropäischen Netze werden Infrastrukturvorhaben in Häfen und hafenbezogene Projekte festgelegt. Diese Vorhaben sollten einen reibungslosen und wirksamen Übergang vom Seeverkehr auf die landseitigen Verkehrsträger ermöglichen. Solche Projekte sind wichtiger als die Entscheidung darüber, welche Häfen von gemeinsamen Interesse sind, da hierdurch eine

---

([9]) KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

([10]) 1994 lag das Durchschnittsalter der Schiffe bei 17 Jahren.

Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Häfen entstehen könnte. Eine weitere Herausforderung im Hafensektor ist die Verbesserung von Maßnahmen im Bereich der Hafenverwaltungsverfahren, der technischen Ausrüstung und Infomationsinfrastruktur.

Das Ziel der Kommission besteht darin, die Leistungsfähigkeit der Häfen zu verbessern und gleiche Wettbewerbsbedingungen im Hafensektor zu gewährleisten. Es ist jedoch wichtig, einen freien und lauteren Wettbewerb zwischen den Häfen sicherzustellen. So ist es Aufgabe der Kommission darauf zu achten, daß die Wettbewerbsregeln im Hafensektor eingehalten werden. Diese Vorschriften finden nicht nur auf den Wettbewerb zwischen verschiedenen Häfen der Gemeinschaft, sondern auch auf den Wettbewerb zwischen den Hafenbetreibern innerhalb eines Hafens Anwendung. In diesem Zusammenhang werden derzeit mehrere Beschwerden geprüft.

5. Meeresressourcen, Fischerei und Energie

Die Weltmeere sind eine wichtige Nahrungs-, Energie- und Rohstoffquelle, und Europa ist mit seinen weitläufigen Küsten- und Tiefseegewässern hiermit reich bedacht. Allerdings kann die Meeresumwelt ohne die gebotene Vorsicht und ohne Umweltmanagement ernsthaften Schaden zum Nachteil jetziger und zukünftiger Generationen erleiden. Diese Herausforderung bietet der maritimen Wirtschaft Europas die Möglichkeit, eine technologische Führungsrolle auf dem Markt zu übernehmen.

a) *Energie*

1995 belief sich der Gesamtenergieverbrauch in der Europäischen Union auf ungefähr 1,37 Mrd. toe (Tonnen eines Ölequivalents). Der Öl- und Gasbedarf wird auf 61% des gesamten Energiebedarfs geschätzt. Die Nordsee ist eines der größten Öl- und Gasförderungsgebiete der Welt, dennoch deckt die gemeinschaftliche Öl- und Gasförderung lediglich 35% des Öl- und Gasbedarfs in der Europäischen Union.

Der Bruttoinlandsverbrauch steigt um jährlich 1%. Daher muß die Nutzung gemeinschaftlicher Öl- und Gasvorkommen optimiert werden. Derzeit werden in der Gemeinschaft in zunehmendem Maße Felder in Randlagen und Tiefseegebieten genutzt. Die Verlagerung der Förderung in Tiefseegebiete stellt an die Offshore-Industrie neue technische Herausforderungen bei der Entwicklung von Robotik und automatisierten Fördersystemen. Für den Förderbetrieb in solchen Tiefseegebieten scheint schwimmenden Lager- und Verladestationen der Vorzug gegeben zu werden.

b) *Fischereiwirtschaft und Aquakultur*

Die Fischereiwirtschaft ist ein bedeutender Wirtschaftszweig in Europa, in dem 1991 290.000 Menschen beschäftigt waren. Derzeit leidet sie weltweit an einer Überfischung der größten Fischbestände sowie an einer Überkapazität der Fischereiflotte. Der Fischverbrauch in Europa, insbesondere in Nordeuropa, hat ständig zugenommen. Der Verbraucher erwartet, daß Fisch auf dem Markt erhältlich ist. Anderseits müssen die Bestände gewahrt werden. Die Bewirtschaftung der Fischbestände sowie das

Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den verfügbaren Ressourcen müssen verbessert werden. Vor diesem Hintergrund spielen internationale Leitlinien für Fischereipraktiken sowie Fischereiabkommen, die zwischen der Union und ihren Partnern in gegenseitigem Interesse geschlossen werden, eine bedeutende Rolle.

Die Entwicklung neuer Techniken, die eine selektive und verantwortungsbewußte Fangtätigkeit ermöglichen, stellen eine Herausforderung für die maritime Wirtschaft dar. Ferner erfordert die steigende Nachfrage einen größerer Beitrag der Aquakultur, die über ein bedeutendes Entwicklungspotential in der Zukunft verfügt.

c) *Offshore-Aktivitäten und sonstige Meeresressourcen*

Die Verlagerung der Offshore-Aktivitäten in den Tiefseebereich führt zu einem zunehmend besseren Verständnis der Technologien, die für zukünftige Tiefseeaktivitäten erforderlich sind. Hierzu gehören die Nutzung des Meeresbodens und die Gewinnung von Mineralien. Ferner ist eine bessere Bewirtschaftung der europäischen Küstengewässer ein bedeutender Aspekt des Programmes zur Nutzung der Meeresressourcen.

III. AKTIONSBEREICHE

In ihrer Mitteilung "Eine Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit für die Europäische Union" hat die Kommission die nachstehenden vier Aktionsbereiche festgelegt: Förderung der immateriellen Investitionen, Entwicklung der industriellen Zusammenarbeit, Gewährleistung eines gleichberechtigten Wettbewerbs und Modernisierung der Rolle der öffentlichen Hand. In der vorliegenden Mitteilung wird bewertet, inwiefern Maßnahmen in diesen Bereichen einen Beitrag zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft leisten können.

Ferner bereitet die Kommission in Anerkennung der bedeutenden Rolle, die kleinen und mittleren Unternehmen für das wirtschaftliche Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Europäischen Union zukommt, das dritte Mehrjahresprogramm für Unternehmen für die Jahre 1997 bis 2000 vor. Mit dem Programm soll die Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen verbessert sowie die Europäisierung und Internationalisierung unterstützt und gefördert werden. Unabhängig von ihrer Branche sollen alle Unternehmen das Programm in Anspruch nehmen können. Somit wird auch die Förderung einer größeren Anzahl kleiner und mittlerer Unternehmen in der maritimen Wirtschaft möglich.

1. Förderung immaterieller Investitionen

Fortschritte im Bereich Forschung und Entwicklung sind unabdingbar für das Überleben in einem von Wettbewerb geprägten Umfeld. Die Politik der Kommission zur Förderung

der industriellen Wettbewerbsfähigkeit zielt daher besonders auf die Förderung von Forschung und Entwicklung ab. Bislang waren die Projekte mit Beteiligung der maritimen Wirtschaft erfolgreich. So halfen beispielsweise Projekte des ESPRIT-Programms, die Produktivität von Werften beträchtlich zu erhöhen und somit ihre Existenz zu sichern. Diese Projekte betrafen Entwicklung mit Hilfe von Computern und den Einsatz von Robotern in der Herstellung.

Die Anstrengungen sollten nun Umstand Rechnung tragen, daß die maritime Wirtschaft eine stark vernetzte Wirtschaft ist. Daher sind effiziente Kommunikationsstrukturen innerhalb eines Netzes von Schiffbaubetrieben, Lieferanten, Reedern, Verladern und Häfen erforderlich. Sie bietet ideale Voraussetzungen für die Anwendung von Informationstechnologien. Für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit besteht noch ein großes Potential, das durch die Nutzung der Möglichkeiten der Informationstechnologie ausgeschöpft werden kann. Forschungsarbeiten über die Anwendung der Telematik im Seeverkehr, die sich auf den im Bereich der praktischen Anwendungen erzielten technologischen Fortschritt stützen, werden eine insgesamt positive Auswirkung auf den Seevekehr haben. Das Projekt RACE 1062 MARIN ABC verdeutlichte erstmals die Möglichkeiten, die moderne Telekommunikation für Multimedia-Telekonferenzen für die technische Beratung von Schiffen auf hoher See bietet.

Selbstverständlich ist auch das Thema der Humanressourcen von zentraler Bedeutung für die maritime Wirtschaft. Dies gilt für die Sicherheit (schätzungsweise 60-80% der Unfälle sind auf den Faktor Mensch zurückzuführen) ebenso wie für die Wettbewerbsfähigkeit. Ohne geschulte Arbeitskräfte mit dem erforderlichen maritimen Know-how hat die maritime Wirtschaft der Gemeinschaft auf dem wettbewerbsintensiven Weltmarkt, auf dem sie größtenteils tätig ist, kaum Überlebenschancen.

In ihrem Grünbuch zur Innovation vom Dezember 1995 unterstreicht die Kommission die Bedeutung der Innovation und der Berufsbildung. Die Frage der geschulten Arbeitskräfte wird überdies in der Mitteilung zur "Seeverkehrsstrategie" behandelt.

a) *Informations- und Telekommunikationstechnologie*

Innerhalb des spezifisch für die maritime Wirtschaft konzipierten Rahmenprogramms unterstützt die Kommission konkrete Projekte zur Durchführung der Informationstechnologie. Hierzu gehören 15 ESPRIT-Projekte, wie z.B. MUSYK zur Unterstützung der Schiffs-Produktionsplanung und -kontrolle sowie eine frühzeitige Projektplanung für die Einzelfertigung, oder MARITIME für die gleichzeitige Entwicklung und Wiederverwendung von Produktentwurfdaten während der Entwicklung und des anschließenden Lebenszyklus eines Schiffes.

Als nächster Schritt sollte eine Analyse darüber durchgeführt werden, inwieweit diese Projekte tatsächlich zur Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Sektors beigetragen haben. Die Kommission bereitet eine Mitteilung vor, in der sie die Auswirkung der Informationsgesellschaft auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche beschreiben wird.

Das Programm für Telematikanwendungen unterstützt Projekte in den Bereichen Seeverkehrsmanagement- und Informationssysteme, automatische Erkennung und Integration in Hafeninformationssysteme, computergestützte kooperative Ressourcenbewirtschaftung, offene Kommunikation zwischen allen Arten von Systemen zur gemeinsamen Kontrolle des Verkehrsflusses, Telematik für die Verwaltung, Speicherung und Übertragung elektronischer Navigationskarten und deren Aktualisierung. Damit werden der multimodale Gütertransport und effizienter und sicherer Schiffsbetrieb gefördert.

Die MARIS-Initiative (Maritime Informationsgesellschaft) ist ein bedeutendes Instrument zur Förderung der Anwendung von Informationstechnologien im gesamten maritimen Bereich. Der Kommission ist es gelungen, diese Initiative in die 11 Pilotprojekte einzubringen, auf die sich die G7-Staaten anläßlich ihres Treffens zum Thema Informationstechnologie in Brüssel im Februar 1995 einigten. Es ist das einzige wirtschaftsbezogene Projekt und stellt einen Rahmen dar, innerhalb dessen anhand von 4 Unterprojekten der Nutzen der Informationstechnologien und Telematikanwendungen für eine große Bandbreite maritimer Aktivitäten dargestellt wird.

MARTRANS ist dazu gedacht, ein Hafenlogistik-Informationsnetz einzurichten, mit dessen Hilfe Echtzeitinformationen über die Bewegung von Ladungen und Schiffen bereitgestellt sowie Laufwegverfolgungsdienste für Ladungen und Schiffe entwickelt werden können. Die Bereitstellung von Echtzeitinformationen wird ein effizienteres Management der logistischen Kette ermöglichen.

SAFEMAR dient zur Entwicklung eines Schiffsmeldesystems auf der Grundlage des elektronischen Datenaustauschs (EDI) für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädigende Güter befördern, und soll bei der Durchführung der zahlreichen internationalen Übereinkommen und Resolutionen behilflich sein. Dieses Projekt könnte zur Schaffung eines europäischen integrierten Seeverkehrsmangagement- und Informationssystems führen, das auch die Bereitstellung elektronischer Seekarten umfassen könnte. SAFEMAR wird es ermöglichen zu überwachen, inwieweit die internationalen Vorschriften von den Schiffen eingehalten werden.

MARSOURCE wird einen Beitrag zur Einrichtung eines Fischerei- und Meeresinformationsnetzes leisten, das einen Verbund bestehender Datenbanken ermöglicht, die Informationen aus den Bereichen Ozeanographie, Fischereiwirtschaft und wissenschaftliche Forschung enthalten und mit dessen Hilfe eine größere Transparenz im Fischereisektor, die Erhaltung der Fischbestände, ein effizienteres Marketing sowie ein verbessertes Angebot an Aquakulturprodukten erreicht werden soll.

Für eine absatzintensive Fertigung erlauben die Schiffbau-Informationstechnologien eine erhebliche Produktivitätsverbesserung mit Hilfe von Verfahren wie dem Simultan-Engineering. MARVEL ist ein benutzerorientiertes Projekt für die intelligente Fertigung von Schiffen, bei dem Werften und ihre Lieferanten in einem gemeinsamen globalen Netz miteinander verbunden sind. Es wird grenzüberschreitende und interkontinentale Verbindungen in einem Umfeld erleichtern, in dem die Fertigungsverfahren in zunehmenden Maße ausgelagert werden, eine Arbeitsumverteilung zwischen verschiedenen Herstellern stattfindet und die Abhängigkeit von weltweiten Ausrüstungs- und Systemlieferungen ständig wächst.

MARIS ist ein offener Rahmen und hängt von der aktiven Beteiligung der Industrie, der Regionen und der staatlichen Stellen ab. 1995 wurden die ersten Pilotanwendungen gefördert. 1996 werden Perspektiven für eine weiterreichende internationale Zusammenarbeit entwickelt. Es wird erwartet, daß anläßlich der EXPO '98 in Lissabon erste konkrete Ergebnisse vorgestellt werden.

b) *Koordinierung von Forschung und Entwicklung*

Die technologische Forschung und die Entwicklung neuer Technologien werden zur Modernisierung des Schiffbaus, der Schiffsausrüstung und des Seeverkehrs sowie zur optimalen Nutzung der Meeresressourcen führen und somit die Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und den Umweltschutz verbessern. Dadurch wird ein Umfeld geschaffen, in dem bestehende Arbeitsplätze geschützt und die Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten für hochqualifizierte Arbeitskräfte in den maritimen Regionen unterstützt werden. Die Task Force "Maritime Systeme der Zukunft" wurde 1995 mit dem Ziel eingerichtet, diese Entwicklung zu fördern. Innerhalb des Forums der Seewirtschaft wurde von der Industrie eine F&E-Koordinierungsgruppe eingesetzt, die als zentrale Schnittstelle für die F&E-Programme dient.

Die Task Force sorgt dafür, daß das vierte Rahmenprogramm in vollem Umfang genutzt wird, die Koordinierung der gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen F&E-Programme im maritimen Bereich gewährleistet ist und Überschneidungen zwischen diesen Programmen vermieden werden. Damit wird sie dazu beitragen, daß die ausgewählten Projekte einen optimalen Wirkungsgrad erzielen. Die Task Force ermittelt und bewertet die Bedürfnisse und die Prioritäten der Industrie und stellt die Koordinierung der MARIS-Initiative auf der Ebene der Gemeinschaft und der G7-Staaten sicher.

Die Task Force ist schon jetzt zu einer zentralen Anlaufstelle der maritimen Wirtschaft geworden, in der die Verbindungen zwischen den einschlägigen FTE-Programmen, der maritimen Wirtschaft und den Forschungszentren in der Gemeinschaft hergestellt werden. In Zusammenarbeit mit den Wirtschaftskreisen hat sie schon die ersten Prioritäten ermittelt, die der Gemeinschaft einen zusätzlichen Nutzen bringen. Hierzu gehören u.a. industrielle und Werkstofftechnologien, der elektronische Datenaustausch, integrierte Transportketten und Meeresressourcen. Indem sie alle beteiligten Stellen zusammenführt, wird die Task Force auch einen bedeutenden Beitrag zum fünften Rahmenprogramm leisten. 1996 soll ein allgemeiner Bericht über den in diesen Bereichen erzielten Fortschritt veröffentlicht werden.

Sechs Vorhaben des Programms für industrielle und Werkstofftechnologien (IMT) der Kommission betreffen die maritime Wirtschaft und unterstützen neue Schiffskonzepte im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs. Damit wird ein Beitrag zur Entwicklung wirtschaftlich attraktiver Verkehrsmittel geleistet werden. Ferner gibt es zahlreiche Projekte in den Bereichen offizielle Sicherheitsbewertung, anpassungsfähige Steuerungssysteme für Schiffsbewegungen sowie Entwurf und Fertigung, wie z.B. Schweißtechnik und Robotik, die für die maritime Industrie von Belang sein können.

Zahlreiche Projekte des Programms "Meereswissenschaften und -technologien" können gleichfalls positive Auswirkungen auf die maritimen Industrien haben. Sie bezwecken die

Verbesserung der Herstellungstechniken und der Kontrolle von Unterwasserfahrzeugen und Forschungsplattformen. Andere Projekte betreffen Fernsteuerungstechnologien im maritimen Umfeld, Unterwassertelekommunikation und -akustik sowie die Entwicklung neuer Geräte für die Erforschung der maritimen Umwelt und ihrer Verschmutzung.

Zusätzlich fördert das F&E Programm Verkehr zwanzig Projekte, die zur Steigerung der Effizienz und Sicherheit und zu einem besseren Umweltschutz im Seeverkehr beitragen. Die Forschungsaktivitäten dienen der Entwicklung neuer logistischer Konzepte (z.B. für den Kurzstreckenseeverkehr und Häfen) und von technischer Unterstützung (z.B. schnelle wassergebundere Vekehrssysteme, Systeme für Seeverkehrsmanagement und -information und integrierte Schiffskontrolle). Forschungsgegenstand sind auch Bereiche, die besonders den Faktor Mensch betreffen, wie verbesserte Simulationsverfahren für die Ausbildung, europäische Anforderungen für die Umsetzung des Codex Internationales Sicherheitsmanagement und der Standards für die Ausbildung in Zertifizierung und Überwachung, sowie der Informationsaustausch in einem multikulturellen Umfeld.

c) *Berufsausbildung*

Im Weißbuch der Kommission "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung" sowie in ihrer Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" wurde die zentrale Rolle hervorgehoben, die der Berufsausbildung bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zukommt. In ihrem Grünbuch zur Innovation hat die Kommission die Stärkung der Humanressourcen zum vorrangigen Ziel für die Innovationsförderung erklärt. Dies setzt insbesondere die Entwicklung der allgemeinen und beruflichen Ausbildung, der Weiterbildung in Unternehmen, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen, sowie engere Beziehungen zwischen den Ausbildungseinrichtungen und den Unternehmen voraus.

Das Maritime Forum hat die Bedeutung der Humanressourcen für die maritime Wirtschaft ausdrücklich anerkannt. Von Anfang an haben sich die Gewerkschaften aktiv an den Arbeiten des Forums beteiligt. Als Folge hiervon wurde 1994 eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe für Humanressourcen eingesetzt. Die Gruppe hat die nachstehenden prioritären Bereiche festgelegt: Förderung von Investitionen im Bereich der Berufsausbildung, Umschulungsmaßnahmen, Maßnahmen für eine verbesserte Qualifikation der Arbeitskräfte; die Rolle des Faktors Mensch im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr sowie die Rolle und die Möglichkeiten der Förderung von Humanressourcen im vierten F&E-Rahmenprogramm.

Das LEONARDO-Programm der Kommission ist ein Aktionsprogramm für die Durchführung der Berufsbildungspolitik der Europäischen Gemeinschaft. Sein Ziel ist die Förderung von Projekten zur Verbesserung der Qualität sowie innovativer Maßnahmen auf dem Gebiet der Berufsausbildung in Europa mit Hilfe grenzüberschreitender Pilotprojekte, Arbeitsvermittlungs- und Austauschprogramme und die Entwicklung von Kenntnissen und Techniken im Bereich der Berufsausbildung anhand von Untersuchungen und Analysen. Die interdiszipliäre Arbeitsgruppe für Humanressourcen hat das LEONARDO-Programm für von besonderer Bedeutung für die maritime Wirtschaft erklärt. Die Wirtschaft wurde aufgefordert, diese Gelegenheit zu nutzen und Vorschläge einzureichen. Leider haben nur äußerst wenige Projektträger in

diesem Bereich die Gelegenheit wahrgenommen, sich an der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für 1995 zu beteiligen.

Innerhalb der Strukturfonds, die finanzielle Hilfe für die Anpassung der Arbeitnehmer an industrielle Veränderungen gewähren, kann die Gemeinschaftsmaßnahme ADAPT eine nützliche Unterstützung im Hinblick auf die Veränderungen im maritimen Sektor bieten.

2. Entwicklung der industriellen Zusammenarbeit

Es obliegt an erster Stelle der Industrie selbst, Formen für die industrielle Zusammenarbeit zu finden. Dennoch muß auch die öffentliche Hand ein dynamisches Konzept in diesem Bereich entwickeln, um einen Rahmen zu schaffen, der eine Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen fördert und Foren bildet, in denen alle Betroffenen zusammengeführt werden. Innerhalb der Union wird dies zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und außerhalb der Union zur Förderung der Exporte beitragen.

a) *Zusammenarbeit mit Drittländer-Industrien*

Für die Zusammenarbeit mit der Industrie in Drittländern sind Round-Table-Veranstaltungen für die Industrie ein wichtiges Instrument. Die Kommission veranstaltet Gespräche am runden Tisch mit Japan und den baltischen Staaten, bei denen auch maritime Aspekte angesprochen werden.

Im April 1996 beabsichtigt die Kommission ein Forum mit Industriellen aus der Gemeinschaft und aus China durchzuführen. Der maritime Sektor wird eines der drei Hauptthemen dieses Forums sein. Im Rahmen dieser Veranstaltungen können Industrielle aus der Gemeinschaft und aus Drittländern ihre gemeinsamen Interessen ermitteln und die Entwicklung privater Initiativen anregen.

Die industrielle Zusammenarbeit mit Gemeinschaftsunternehmen kann einen Beitrag zur industriellen Umstrukturierung und Modernisierung in Ländern leisten, deren Wirtschaft sich im Umbruch befindet. Die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) kann eine wichtige Rolle bei der Förderung dieses Prozesses und der Bereitstellung von Startkapital für die Aufnahme einer solchen Zusammenarbeit in den Fällen spielen, die versprechen, wirtschaftlich tragfähig zu sein, die Pojektteilnehmer jedoch Schwierigkeiten haben, die Unterstützung der Geschäftsbanken zu erhalten. Die Kommission wird im Einzelfall prüfen, welche EBRD-Projekte mit der EU-Politik vereinbar sind. Im Falle Rußlands, der Ukraine, der baltischen Staaten und Polens beobachtet die Kommission aufmerksam die Entwicklung der Kapazität und insbesondere der Umstellung der Schiffswerften sowie deren Preispolitik.

b) *Industrielle Zusammenarbeit innerhalb der Union*

Für die industrielle Zusammenarbeit innerhalb der Union stellt das Forum der Seewirtschaft eine sektorspezifische Gesprächsrunde dar. Seit seiner Einrichtung im Jahre 1992 hat die Industrie erhebliche Fortschritte bei der noch andauernden

Umstrukturierung erzielt. Fünf große Unternehmen haben sich auf Unionsebene zusammengeschlossen und Euroyards gegründet. Zusammen entwickeln sie Produkte wie "Eurofast", ein für den Kurzstreckenseeverkehr konzipiertes Schiff. "Eurocorvette", ein von verschiedenen Werften gebautes europäisches Militärschiff, ist ein weiteres Beispiel. Beim E3-Tanker (ökologisch, wirtschaftlich, europäisch), einem Projekt, das einen erneuten Einstieg in den Supertankermarkt darstellt, handelt es sich um eine weitere gemeinsame Anstrengung der europäischen Schiffbauer.

Die industrielle Zusammenarbeit muß selbstverständlich die von den Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft gesetzten Grenzen wahren. Der Rat hat in Anerkennung der Bedeutung einer Koordinierung der Seeverkehrsdienste großzügige Gruppenfreistellungen für Konferenzvereinbarungen genehmigt ([11]). Vor kurzem hat die Kommission eine Gruppenfreistellung für bestimmte Formen von Konsortialvereinbarungen gebilligt ([12]). Sie wird alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung der Wettbewerbsregeln in diesem Sektor sicherzustellen.

"Die Ozeane, ein Erbe der Zukunft" ist das Leitmotiv der EXPO '98 in Lissabon. Die Kommission wird dabei behilflich sein, eine Ausstellung mit dem Titel "Die maritime Wirtschaft Europas" zu veranstalten, bei der den maritimen Industrieunternehmen eine wichtige Rolle zukommen wird. Die Industrie wurde eingeladen, einen Beitrag zu dieser Veranstaltung zu leisten, um die Bedeutung dieses Sektors für die europäische Wirtschaft darzustellen.

3. Gewährleistung eines gleichberechtigten Wettbewerbs

Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen und Hemmnisse für den Marktzugang in Drittländern beeinträchtigen die Wettbewerbsstellung der maritimen Industrie Europas. Die Kommission ist bemüht, derartige Einschränkungen in Absprache mit den Drittländern auszuräumen.

a) *Überprüfung der staatlichen Beihilfen für den Schiffbau innerhalb der EU und in Drittländern*

*** Die siebte Richtlinie**

Die in der siebten Richtlinie (90/684/EWG) festgelegte Politik der Gemeinschaft für die Gewährung von Beihilfen an den Schiffbausektor war eine Reaktion auf die tiefgreifende Strukturkrise des Sektors in der Mitte der 80er Jahre. Sie beruhte auf einem defensiven Instrumentarium zur Abwehr unlauterer Praktiken, die hauptsächlich durch Preise zustande kamen, die von den fernöstlichen

---

([11]) Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vom 22. Dezember 1986, ABl. Nr. L 378 vom 31.12.1986, S.4.

([12]) Verordnung der Kommission (EG) Nr. 870/95 vom 20. April 1995 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen (Konsortien) aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 479/92 des Rates ABl. Nr.. L 89 vom 21.04.95, S. 7.

Marktführern unter den Gestehungskosten festgelegt wurden. Sie ließ Umstrukturierungshilfen zur Kapazitätsverringerung zu, um das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wiederherzustellen.

*** OECD-Übereinkommen**

Das OECD-Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparurindustrie vom 21. Dezember 1994 wird für die Schiffbauländer und damit für die Werften der Gemeinschaft gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellen. Das Übereinkommen wurde bislang von allen Parteien ratifiziert bis auf Japan und die Vereinigten Staaten, die das jedoch bis 15. Juni 1996 tun wollen, so daß es am 15. Juli 1996 in Kraft treten könnte. Südkorea hat das Übereinkommen ebenfalls ratifiziert und außerdem erklärt, daß es seine Werften nicht mit öffentlichen Mitteln unterstützen wird, falls sie infolge von Kapazitätsausweitungen in Schwierigkeiten geraten sollten.

Das Übereinkommen untersagt alle Maßnahmen, die einer mittelbaren oder unmittelbaren Unterstützung des Schiffbaus dienen; ausgenommen hiervon sind solche, die unter bestimmten und beschränkten Bedingungen ausdrücklich genehmigt werden. Hierzu gehören:

- Beihilfen für Forschung und Entwicklung: allgemeine Grundlagenforschung, industrielle Grundlagenforschung (50% der beihilfefähigen Kosten), angewandte Forschung (35%), Entwicklung (25%);

- Sozialbeihilfen im Zusammenhang mit Unternehmensschließungen;

- Exportkredite für Schiffe in Übereinstimmung mit dem überarbeiteten OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe;

- Inländische Kredite zu gleichen Bedingungen und Auflagen.

Umstrukturierungsbeihilfen sind im allgemeinen nicht zugelassen. Ausgenommen hiervon sind Südkorea, Belgien, Portugal und Spanien (unter der "Großvaterklausel" und mit einer auf den 31. Dezember 1998 festgesetzten äußersten Zahlungsfrist). Das Abkommen kann nach drei Jahren überarbeitet werden.

Die weltweite Abschaffung von Beihilfen scheint schon deshalb gerechtfertigt, weil die bisherige Erfahrung zeigt, daß Beihilfen nicht dazu beigetragen haben, die Wettbewerbsfähigkeit europäische Schiffbauer zu stärken.

Das Abkommen sieht außerdem ein gegen wettbewerbsverzerrende Preispolitik gerichtetes Instrument vor, das insbesondere zur Abwehr von Preisdumping konzipiert wurde, das die Hersteller bestimmter Länder praktizieren. Diese Länder sind dabei, ihre Schiffbaukapazitäten zu erweitern. Die Kommission wird das Wettbewerbsverhalten von Unternehmen aus Drittstaaten aufmerksam beobachten und befürwortet eine strikte Anwendung des Instruments.

*** Die neue Gemeinschaftsverordnung**

Eine neue Verordnung über Beihilfen für den Schiffbau ([13]) zur Durchführung des OECD-Übereinkommens soll die siebte Richtlinie ersetzen und die oben erwähnten Bestimmungen in Kraft setzen. Sie gelten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens. Die einschlägigen Bestimmungen der siebten Richtlinie gelten ad interim, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1996..

Wie schon die siebte Richtlinie, sieht auch die neue Verordnung Notifizierungs- und Überwachungsvereinbarungen vor, die es der Kommission ermöglichen, die Einhaltung der Vorschriften wirksam sicherzustellen und den Berichterstattungsanforderungen des Übereinkommens nachzukommen. Drei Jahre nach dem Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens wird die Verordnung einer Überprüfung unterzogen.

Anläßlich der Tagung des Rates "Industrie" vom 6. und 7. November 1995 haben der Rat und die Kommission gemeinsam erklärt, daß die Kommission für den Fall, daß das OECD-Übereinkommen bis zum 1. Juni 1996 nicht in Kraft getreten sein sollte, geeignete Vorschläge unterbreiten wird, so daß der Rat noch vor dem 1. Oktober 1996 einen Beschluß über die zukünftig in der Gemeinschaft geltenden Vorschriften fassen kann.

Die neue Verordnung über ein Instrument zum Schutz gegen eine wettbwerbsverzerrende Preispolitik ([14]) dient der Umsetzung des OECD-Übereinkommens über unlautere Wettbewerbspraktiken im Schiffbausektor. Dieses neue Antidumping-Instrument kann gegen Werften eingesetzt werden, die in einem der Unterzeichnerstaaten des OECD-Übereinkommens oder in einem Nichtmitgliedstaat der WTO niedergelassen sind. Es wird ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des OECD-Übereinkommens gelten.

b) *Finanzielle Förderung maritmer Projekte*

Im Rahmen der Durchführung des OECD-Übereinkommens und des stufenweisen Abbaus der staatlichen Beihifen für den Schiffbausektor, befürwortet die Kommission die Schaffung eines neuen Finanzierungssystems für maritime Projekte in Übereinstimmung mit dem neuen OECD-System. Sie fordert die EIB auf, ein solches Instrument zu schaffen und zu unterstützen.

c) *Einheitliche Anwendung internationaler Vorschriften und Normen*

Im Rahmen ihrer gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr hat die Kommission die Grundlage für ein europäisches Rechtssystem geschaffen, das eine

---

([13]) Verordnung (EG) Nr. 3094/95 des Rates vom 22.12.95 über Beihilfen für den Schiffbau, ABl. Nr. L 332 vom 30.12.95, S. 1.

([14]) Verordnung des Rates (EG) Nr. 385/96 vom 29. Januar 1996 über den Schutz gegen eine wettbewerbsverzerrende Preisgestaltung von Schiffen, ABl. Nr. L 56 vom 6. März 1996, S. 21.

einheitliche Anwendung der internationalen Vorschriften und Normen nicht nur für Schiffe unter der EG-Flagge, sondern auch für alle anderen Schiffe sicherstellen soll, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen.

Diese Maßnahmen umfassen Normen für Schiffsausrüstungen, einem Bereich, in dem die EU-Hersteller Marktzugangsprobleme in Japan haben, da dort innerstaatliche Anforderungen zusätzlich zu den internationalen Normen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation erfüllt werden müssen, die von Japan anerkannt wurden. Dies behindert die Exportmöglichkeiten europäischer Schiffsausrüstungshersteller nach Japan sowie in andere Länder, die an Japan Schiffe verkaufen.

Die Hersteller von Sportbooten stehen vor einem ähnlichen Problem. Die in Japan bei der Abnahme von Sportbooten geltenden Normen sind unvereinbar mit den international anerkannten Normen der Internationalen Normenorganisation (ISO), die ebenfalls von Japan anerkannt werden.

Die Kommission wird bei ihren laufenden Verhandlungen mit Japan über Fragen der Deregulierung und des Marktzugangs weiterhin den Abbau dieser Handelshemmnisse fordern.

4. Modernisierung der Rolle der öffentlichen Hand

a) *Entwicklung der Infrastruktur*

Bei der Gewährung finanzieller Unterstützung sollte ein größeres Gewicht auf die Infrastruktur des Seeverkehrs gelegt werden. Daher beabsichtigt die Kommission im Rahmen ihres Programms zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes die Verbesserung der Infrastruktur in Häfen und in hafenbezogenen Projekten zu unterstützen. Dadurch könnte ein bedeutender Beitrag zur Förderung der Multimodalität und zur Eindämmung der negativen Auswirkungen des gesamten Verkehrssystems auf die Umwelt geleistet werden. Ferner umfaßt dieses Programm Seeverkehrsmanagement- und Informationssysteme zur Verbesserung von Effizienz und Sicherheit im Seeverkehr. Der Europäische Rat von Essen hat im Dezember 1994 die Bedeutung des Seeverkehrs anerkannt und diese Projekte als Bestandteil der TEN-Programme genehmigt.

b) *Integrierte Bewirtschaftung der Küstengebiete*

In vielen Teilen Europas verschlechtern sich die Umweltbedingungen in den Küstengebieten, da sich menschliche Tätigkeiten auf die Umwelt in diesen Gebieten auswirken. Obwohl die bestehenden Rechtsvorschriften und Instrumente zum Schutz der Küstengebiete relativ umfassend sind, scheint ihr Wirkungsgrad nicht optimal zu sein, da es an einer Koordinierung zwischen den zahlreichen Tätigkeiten, die einen Einfluß auf die Entwicklung der Küsten haben können, mangelt. Daher bereitet die Kommission ein Demonstrationsprogramm für die integrierte Bewirtschaftung der Küstengebiete vor, innerhalb dessen Instrumente und Verfahren der Zusammenarbeit geprüft werden

sollen ([15]). Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse und Schlußfolgerungen werden die Festsetzung möglicher zusätzlicher Maßnahmen auf der Ebene der Gemeinschaft sowie anderer Entscheidungsträger ermöglichen.

c) *Marktliberalisierung und Abbau bürokratischer Hindernisse*

Seit dem 1. Januar 1993 gilt in der Union der Grundsatz der freien Seekabotage ([16]), der dem Seeverkehr in der Europäischen Union eine größere Wettbewerbsfreiheit einräumt. Die Kabotage ermöglicht den Reedern eine flexiblere Handhabung ihrer Kapazitäten und leistet somit einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs.

Die Kommission strebt bei ihren Verhandlungen innerhalb der Uruguay-Runde eine Öffnung der internationalen Seeverkehrsmärkte an. Seit Mai 1994 werden diese Verhandlungen in Genf geführt.

d) - *Zusammenarbeit zwischen der Industrie und der Kommission*

Innerhalb des Maritimen Forums haben die Kommission und die Industrie eine intensive Zusammenarbeit entwickelt. Seit seiner Gründung im Jahre 1992 wird im Maritimen Forum ein intensiver, konstruktiver und fruchtbarer Dialog zwischen allen betroffenen Parteien geführt.

Das Forum bringt Vertreter der gesamten maritimen Wirtschaft (Seeverkehr, Schiffbau, maritime Zulieferindustrie, Häfen, Fischereiwirtschaft und verwandte Industriezweige sowie Dienstleistungsbereiche), Gewerkschaften, Forschungsinstitute, Mitglieder des Europäischen Parlaments, des Wirtschafts- und Sozialausschusses, Vertreter der Mitgliedstaaten, Norwegens und der Europäischen Kommission zusammen. Die Arbeit des Forums wird von der Wirtschaft organisiert und finanziert. Die Kommission stellt lediglich das Sekretariat für die jährlichen Plenarsitzungen.

Das Forum führt einen ständigen Dialog mit der Kommission, der dem Informationsaustausch dient und seine Mitglieder in die Lage versetzt, in gegenseitigem Einverständnis die Prioritäten in den Bereichen Industriepolitik, Forschung und Entwicklung festzulegen.

Zu den vom Forum festgelegten Prioritäten gehören der Kurzstreckenseeverkehr, die Meeresressourcen, die Schiffsfinanzierung, der elektronische Datenaustausch und die Humanressourcen.

Im Hinblick auf die sozialen Auswirkungen der maritimen Industriepolitik unterstützt der 1987 gegründete gemeinsame Ausschuß für Seeverkehr die Kommission bei der Formulierung und Umsetzung der Gemeinschaftspolitik zur Verbesserung und Angleichung der Beschäftigungsbedingungen in der Seefahrt.

([15]) KOM(95) 511, vom 29.11.1995.

([16]) Verordnung (EWG) Nr. 3577 vom 7.12.92, ABl. Nr. L 364 vom 12.12.92, S. 7.

Regelmäßige und direkte bilaterale Kontakte zwischen den führenden Wirtschaftsgruppen (Europäischer Rat der Seeverkehrsunternehmer, Mineralölgesellschaften, chemische Industrie, Organisationen wie Intertanko, Hafenorganisationen, Gewerkschaften der Seeleute und zuständige Dienststellen der Kommission) haben einen Beitrag zur Schaffung eines kooperativeren Umfeldes geleistet, innerhalb dessen die Förderung eines Seeverkehrs mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsnormen angestrebt wird.

e) *Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und den mittel- und osteuropäischen und Mittelmeerländern*

Soweit möglich und angemessen, verlangt der internationale Charakter des Seeverkehrs eine Zusammenarbeit zwischen der EU und Drittländern in angrenzenden Regionen mit dem Ziel, das Potential des Seeverkehr zu vergrößern. Für die Schiffahrt gehören die Regionen Ostsee, Schwarzes Meer und Mittelmeer zu den bedeutendsten Gebieten. Anläßlich der Konferenz zwischen den Staaten der EU und den Anrainerstaaten des Mittelmeerraums im November 1995 in Barcelona wurde eine Partnerschaft mit den Mittelmeerländern aufgenommen. Der auf der Konferenz verabschiedete Aktionsplan umfaßt auch die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs.

Die Kommission hat für jede einzelne der vorgenannten Regionen eine Konferenz über Seeverkehrsfragen veranstaltet, oder deren Durchführung unterstützt. So wurde im Mai 1995 in Dänemark, im Oktober 1993 in Rumänien und im April 1995 in Spanien eine derartige Konferenz veranstaltet. Die Konferenzen haben Arbeitsgruppen zu Fragen des Seeverkehrs eingerichtet, die Bereiche weiterer Zusammenarbeit in Seeverkehrsangelegenheiten bestimmen und Themen gemeinsamen Interesses im Rahmen der mehrjährigen Arbeitsprogramme erörtern sollen.

Die für die Ostsee eingesetzte Arbeitsgruppe für Seeverkehrsfragen wird in naher Zukunft ihr Arbeitsprogramm verabschieden, das dann der Konferenz der Verkehrsminister der Ostseestaaten zur Annahme vorgelegt werden soll.

Die Arbeitsgruppe für Seeverkehrsfragen "Schwarzes Meer" hat im September 1994 ein dreijähriges Arbeitsprogramm mit den folgenden Zielsetzungen angenommen:

- Entwicklung des Seeverkehrpotentials, insbesondere des Kurzstreckenseeverkehrs;

- Ausarbeitung eines Modus zur Einbindung der Häfen des Schwarzen Meers in das europäische Verkehrssystem und die transeuropäischen Verkehrsnetze;

- Förderung von Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der Häfen des Schwarzen Meers;

- Entwicklung logistischer Systeme und Verbesserung von Verfahren;

- Entwicklung von EDI-Systemen.

Die Arbeitsgruppe für Seeverkehrsfragen "Mittelmeer" trat vom 21. bis 25. September 1995 erstmalig zusammen und verabschiedete bei dieser Gelegenheit ein Arbeitsprogramm, das die nachstehenden Bereiche der Zusammenarbeit umfaßt: Entwicklung des Seeverkehrspotentials, Erleichterung des Seehandels, Entwicklung von Häfen, Sicherheit im Seeverkehr und Verhütung der Meeresverschmutzung, Logistik.

Die Arbeitsprogramme bilden den Rahmen, innerhalb dessen die Projektvorschläge geprüft werden, für die eine Unterstützung des Seeverkehrs durch die Gemeinschaft im Rahmen der einschlägigen Gemeinschaftsprogramme beantragt wird. Ein erstes, innerhalb des LIFE-Programms gefördertes Vorhaben zur Einrichtung eines Hafenstaatkontrollsystems für Mittelmeerstaaten, die nicht Mitglieder der EU sind, wurde schon eingeleitet. Dies dürfte die Anstrengungen unterstützen, die die Gemeinschaft gegen den Betrieb von Schiffen unter Billigflaggen unternimmt.

IV. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Die maritime Wirtschaft in Europa umfaßt Industriebereiche der Spitzentechnologie, die über ein starkes Wirtschaftspotential verfügen. Sie ist eine stark vernetze Wirtschaft. Im Schiffbau und im Offshore-Bereich fließen unterschiedliche Technologien in den Bereichen Werkstoffe, Antriebssysteme, Elektronik, Navigation und Information zusammen, die in enger Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie in ein System eingebracht werden müssen. Daher ist die maritime Wirtschaft für die Hersteller in der gesamten Union von Belang.

Dem Schiffbau gelang es, in den vergangenen Jahren einen relativ stabilen und nicht unbedeutenden Anteil am Weltmarkt zu wahren. Die Tatsache, daß 90% des Außen- und 30% des innergemeinschaftlichen Handels über den Seeverkehr abgewickelt werden, belegt die zentrale Rolle, die dem Seeverkehr zufällt. Mit der Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs wird der innergemeinschaftliche Handel auf dem Seeweg unweigerlich zunehmen. Schließlich legen umweltpolitische Aspekte sowie die zunehmende Überlastung der Verkehrskorridore auf dem Lande eine stärkere Nutzung des Seehandels nahe. Die maritime Wirtschaft der Gemeinschaft ist durchaus in der Lage, sich den heutigen Herausforderungen zu stellen. Es ist jedoch unbedingt erforderlich dafür Sorge zu tragen, daß sie auch in Zukunft hierzu noch in der Lage sein wird.

Die Marktstellung der maritimen Wirtschaft Europas wird jedoch nur dann gefestigt werden können, wenn nachhaltige Anstrengungen in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, Effizienz und Innovation unternommen werden. Die Anwendung der Informationstechnologie ist eine Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des Schiffbaus und des Seeverkehrs, da sie ein hohes Potential für Produktivitätssteigerungen birgt. Obwohl es in erster Linie die Aufgabe der Unternehmen ist, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, müssen auch die staatlichen Stellen darauf achten, daß sämtliche Maßnahmen, die einer Verbesserung der industriellen Leistungsfähigkeit dienen könnten, mit diesen Bestrebungen im Einklang stehen.

Die in der vorliegenden Mitteilung erörterten Maßnahmen werden die Wettbewerbsstellung der maritimen Wirtschaft stärken. Sie werden insbesondere die Küstengebiete unterstützen, die Überlastung anderer Verkehrsträger verringern und zur Verbesserung der Umwelt sowie einer dauerhaften und umweltgerechten Nutzung der Ressourcen beitragen.

ANNEXES

TABLE 1 - WORLD SEABORNE TRADE AND CARGO FLEET

	OIL AND OIL PRODUCTS				OTHER CARGO				TOTAL			
	Seaborne trade		Fleet (*)		Seaborne trade		Fleet (*)		Seaborne trade		Fleet (*)	
	'000 million tonne-miles	index '73=100	million DWT	index '73=100	'000 million tonne-miles	Index '73=100	million DWT	index '73=100	'000 million tonne-miles	index '73=100	million DWT	index '73=100
1973	10217	100	234,3	100	5187	100	205,6	100	15404	100	439,9	100
1974	10621	104	275,4	118	5766	111	218,5	106	16387	106	493,9	112
1975	9730	95	313,0	134	5666	109	230,7	112	15396	100	543,7	124
1976	11149	109	343,9	147	5929	114	247,4	120	17078	111	591,3	134
1977	11403	112	356,1	152	6086	117	268,5	131	17489	114	624,6	142
1978	10546	103	353,0	151	6407	124	279,7	136	16953	110	632,7	144
1979	10497	103	350,9	150	7058	136	287,0	140	17555	114	637,9	145
1980	9239	90	348,4	149	7415	143	292,9	142	16654	108	641,3	146
1981	8193	80	342,9	146	7523	145	305,8	149	15716	102	648,7	147
1982	6282	61	322,5	138	7269	140	320,5	156	13551	88	643,0	146
1983	5558	54	301,4	129	7078	136	331,0	161	12636	82	632,4	144
1984	5648	55	285,1	122	7836	151	341,1	166	13484	88	626,2	142
1985	5157	50	257,1	110	7929	153	348,2	169	13086	85	605,3	138
1986	5905	58	249,7	107	7951	153	345,5	168	13856	90	595,2	135
1987	6016	59	245,8	105	8284	160	342,2	166	14300	93	588,0	134
1988	6510	64	248,8	106	8789	169	345,0	168	15299	99	593,8	135
1989	7276	71	255,6	109	9109	176	353,6	172	16385	106	609,2	138
1990	7821	77	262,2	112	9300	179	364,5	177	17121	111	626,7	142
1991	8287	81	270,9	116	9586	185	372,0	181	17873	116	642,9	146
1992	8597	84	276,1	118	9638	186	376,3	183	18235	118	652,4	148
1993	9166	90	280,0	120	9828	189	383,0	186	18994	123	663,0	151
1994 Est.	9310	91	275,8	118	10222	197	394,5	192	19532	127	670,3	152

Est. : Estimates
(*) As at the end of the year

Source : Fearnleys Review

TABLE 2 - TONNAGE WITHDRAWN

TONNAGE LAID UP				TONNAGE BROKEN UP				TONNAGE FOR STORAGE	
as at mid December	number of ships	million GT	million DWT	during	number of ships	million GT	million DWT	as at the end of December	million DWT
1980	237	5,1	8,9	1980	887	9,2	15,9	1980	12,9
1981	297	11,3	20,9	1981	824	9,8	17,5	1981	20,8
1982	1247	38,8	73,8	1982	1081	18,1	32,2	1982	13,1
1983	1409	40,9	77,6	1983	1323	20,3	36,9	1983	10,6
1984	1060	31,9	59,6	1984	1500	19,7	34,8	1984	10,5
1985	884	25,9	48,6	1985	1722	26,3	47,8	1985	9,6
1986	633	12,2	21,5	1986	1576	20,9	36,2	1986	14,6
1987	390	8,5	14,6	1987	1094	12,9	22,0	1987	11,9
1988	276	4,5	7,0	1988	812	6,1	9,9	1988	10,4
1989	200	2,6	4,0	1989	512	4,0	6,6	1989	7,9
1990	164	2,4	3,9	1990	479	3,3	5,3	1990	12,4
1991	191	2,7	4,3	1991	445	5,0	8,4	1991	6,1
1992	273	5,3	9,4	1992	603	10,7	19,8	1992	4,6
1993	227	3,6	5,8	1993	547	10,2	19,3	1993	5,3
1994	157	2,4	3,7	1994	603	13,1	24,6	1994	3,7

Sources : *Institute of Shipping Economics - Bremen; Fearnleys Review - Oslo*

TABLE 3 - WORLD AND COMMUNITY FLEETS

MEMBER STATES' FLEETS BY FLAG															1000 GT
Existing fleet	As at the 1 July												As at the 31 December		
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
BELGIUM	1810	1917	2271	2274	2407	2400	2420	2268	2118	2044	1955	314	241	218	233
DENMARK	5390	5048	5214	5115	5211	4942	4651	4873	4502	4963	5188	5871	5436	5392	5799
FRANCE	11925	11455	10771	9888	8945	8237	5936	5371	4506	4413	3832	3988	4022	4332	4348
GERMANY	8356	7708	7707	6897	6242	6177	5565	4318	3917	3967	4301	5971	5360	4979	5696
GREECE	39472	42005	40035	37478	35059	31032	28391	23560	21979	21324	20522	22753	25739	29134	30162
IRELAND	209	268	239	223	221	194	149	154	173	167	181	195	199	185	190
ITALY	11096	10641	10375	10015	9158	8843	7897	7817	7794	7009	7991	8122	7513	7030	6818
LUXEMBOURG	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	3	1703	1656	1327	1143
NETHERLANDS	5724	5468	5393	4940	4586	4301	4324	3908	3726	3655	3785	3872	4187	4124	4396
PORTUGAL	1356	1377	1402	1338	1571	1437	1114	1048	989	726	854	891	975	1004	884
SPAIN	8112	8134	8131	7505	7005	6256	5422	4949	4415	3962	3807	3617	2643	1752	1560
UNITED KINGDOM	27135	25419	22505	19122	15874	14344	11567	8505	8260	7646	6716	6611	5712	5683	6526
TOTAL EC	120585	119440	114043	104795	96279	88163	77436	66771	62381	59880	59135	63908	63683	65160	67755
AUSTRIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	140	160	134
FINLAND	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1197	1354	1404
SWEDEN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2884	2439	2797
WORLD FLEET	419911	420835	424742	422590	418682	416269	404910	403498	403406	410481	423627	436027	445168	457915	475859
% EC / World	28,7%	28,4%	26,8%	24,8%	23,0%	21,2%	19,1%	16,5%	15,5%	14,6%	14,0%	14,7%	14,3%	14,2%	14,2%

Source : Lloyd's Register of Shipping

TABLE 4A - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED

FIGURES AT THE END OF THE YEAR																	1000 CGT
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	139,8	129,6	95,5	83,0	173,2	102,3	124,4	45,0	25,9	46,8	35,5	71,7	21,8	97,6	5,0	66,0
	DENMARK	560,6	382,4	343,8	329,2	338,5	355,4	444,0	350,7	194,4	277,2	287,0	305,5	350,9	414,5	354,3	307,4
	FRANCE	672,4	267,8	443,3	353,3	356,8	357,2	164,1	145,0	207,9	63,2	198,8	114,0	171,1	182,4	65,0	103,1
	GERMANY (1)	1468,0	672,8	1270,3	1181,5	1267,8	1164,7	1143,2	1067,0	764,7	885,0	846,5	1001,6	810,1	958,3	853,0	960,6
	GREECE	N/A	12,8	5,2	61,8	35,7	39,8	43,8	24,7	6,6	12,3	12,5	45,5	6,3	0,0	6,6	0,0
	IRELAND	20,3	3,0	17,0	0,0	19,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ITALY	353,9	345,5	359,2	156,2	217,0	182,3	123,8	60,9	224,8	119,9	284,5	327,6	423,9	289,2	496,3	439,5
	NETHERLANDS	940,0	249,5	341,6	390,0	415,8	259,3	310,2	262,8	146,2	153,1	171,9	263,5	357,0	270,9	236,0	319,0
	PORTUGAL	53,0	35,3	6,4	31,2	124,7	18,5	40,3	61,0	26,3	23,0	46,3	64,6	38,5	64,4	62,3	16,5
	SPAIN	734,0	441,4	556,8	587,4	488,7	345,9	400,3	229,8	328,4	326,4	306,0	364,8	301,2	428,3	364,7	233,3
	UNITED KINGDOM	985,1	458,6	243,2	394,0	319,3	305,3	164,4	141,5	162,3	113,2	157,3	144,6	170,5	139,5	148,4	139,1
TOTAL EU		5927,1	2998,7	3682,3	3567,6	3756,7	3130,7	2958,5	2388,4	2087,5	2020,1	2346,3	2703,4	2651,3	2845,1	2591,6	2584,5
OTHER AWES	FINLAND	N/A	371,9	407,5	440,6	503,3	419,1	282,9	260,4	145,3	262,7	321,2	379,0	211,6	210,2	191,0	122,9
	NORWAY	N/A	323,7	342,1	447,8	278,3	175,9	222,1	162,8	181,3	155,2	79,4	157,9	248,6	311,4	203,4	194,5
	SWEDEN	N/A	334,5	421,0	253,2	293,8	179,8	127,4	115,5	123,0	72,1	34,4	45,1	46,3	32,4	24,3	0,0
TOTAL AWES		8285,8	4028,8	4852,9	4709,2	4832,1	3905,5	3590,9	2927,1	2537,1	2510,1	2781,3	3285,4	3157,8	3399,1	3010,3	2901,9
JAPAN		8348,8	5207,2	5580,9	5811,1	4908,2	6951,1	6498,4	5085,4	3795,3	2952,7	3664,1	4456,0	4417,4	4379,3	4853,8	5176,9
KOREA		349,4	445,7	512,2	880,3	985,5	1014,9	1633,3	1971,4	1193,5	1504,7	1389,2	1564,2	1729,5	1995,0	1835,3	2104,2
CHINA		N/A	N/A	27,9	104,5	170,4	297,8	172,4	214,6	207,3	253,1	230,0	303,5	255,4	282,1	445,9	480,5
POLAND		N/A	497,7	346,4	369,5	277,1	382,4	357,5	340,0	300,0	344,0	237,9	176,6	223,0	305,8	263,5	402,4
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	126,4	146,6	72,1	21,9
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	71,0	61,6	70,6	78,6
USSR		N/A	424,8	599,9	504,2	475,3	689,5	274,2	170,4	44,3	56,0	226,7	481,9	365,0			
	RUSSIA														21,9	156,0	96,5
	UKRAINE														118,6	153,0	209,6
YUGOSLAVIA		N/A	170,6	224,8	220,5	217,0	237,2	281,4	188,4	3,0	230,5	327,7	293,4	239,7	20,7		
	CROATIA														238,1	104,0	165,2
REST OF WORLD		5094,2	1860,4	1696,0	1988,5	1686,7	1519,7	1360,5	1241,8	1164,5	747,3	1024,2	1095,3	940,9	1149,6	1415,2	998,3
TOTAL WORLD		22078,2	12635,2	13841,0	14587,8	13552,3	14998,1	14168,6	12139,1	9245,0	8598,4	9881,1	11656,3	11526,1	12118,4	12379,7	12636,0

(1) From 1980 on data includes production from Ex-GDR yards

Source : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Llloyd's Maritime Information Services*

TABLE 4B - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED

		FIGURES AT THE END OF THE YEAR															MARKET SHARES
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	0,6%	1,0%	0,7%	0,6%	1,3%	0,7%	0,9%	0,4%	0,3%	0,5%	0,4%	0,6%	0,2%	0,8%	0,0%	0,5%
	DENMARK	2,5%	3,0%	2,5%	2,3%	2,5%	2,4%	3,1%	2,9%	2,1%	3,2%	2,9%	2,6%	3,0%	3,4%	2,9%	2,4%
	FRANCE	3,0%	2,1%	3,2%	2,4%	2,6%	2,4%	1,2%	1,2%	2,2%	0,7%	2,0%	1,0%	1,5%	1,5%	0,5%	0,8%
	GERMANY (1)	6,6%	5,3%	9,2%	8,1%	9,4%	7,8%	8,1%	8,8%	8,3%	10,3%	8,6%	8,6%	7,0%	7,9%	6,9%	7,6%
	GREECE	N/A	0,1%	0,0%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
	IRELAND	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	ITALY	1,6%	2,7%	2,6%	1,1%	1,6%	1,2%	0,9%	0,5%	2,4%	1,4%	2,9%	2,8%	3,7%	2,4%	4,0%	3,5%
	NETHERLANDS	4,3%	2,0%	2,5%	2,7%	3,1%	1,7%	2,2%	2,2%	1,6%	1,8%	1,7%	2,3%	3,1%	2,2%	1,9%	2,5%
	PORTUGAL	0,2%	0,3%	0,0%	0,2%	0,9%	0,1%	0,3%	0,5%	0,3%	0,3%	0,5%	0,6%	0,3%	0,5%	0,5%	0,1%
	SPAIN	3,3%	3,5%	4,0%	4,0%	3,6%	2,3%	2,8%	1,9%	3,6%	3,8%	3,1%	3,1%	2,6%	3,5%	2,9%	1,8%
	UNITED KINGDOM	4,5%	3,6%	1,8%	2,7%	2,4%	2,0%	1,2%	1,2%	1,8%	1,3%	1,6%	1,2%	1,5%	1,2%	1,2%	1,1%
TOTAL EU		26,8%	23,7%	26,6%	24,5%	27,7%	20,9%	20,9%	19,7%	22,6%	23,5%	23,7%	23,2%	23,0%	23,5%	20,9%	20,5%
OTHER AWES	FINLAND	N/A	2,9%	2,9%	3,0%	3,7%	2,8%	2,0%	2,1%	1,6%	3,1%	3,3%	3,3%	1,8%	1,7%	1,5%	1,0%
	NORWAY	N/A	2,6%	2,5%	3,1%	2,1%	1,2%	1,6%	1,3%	2,0%	1,8%	0,8%	1,4%	2,2%	2,6%	1,6%	1,5%
	SWEDEN	N/A	2,6%	3,0%	1,7%	2,2%	1,2%	0,9%	1,0%	1,3%	0,8%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,0%
TOTAL AWES		37,5%	31,9%	35,1%	32,3%	35,7%	26,0%	25,3%	24,1%	27,4%	29,2%	28,1%	28,2%	27,4%	28,0%	24,3%	23,0%
JAPAN		37,8%	41,2%	40,3%	39,8%	36,2%	46,3%	45,9%	41,9%	41,1%	34,3%	37,1%	38,2%	38,3%	36,1%	39,2%	41,0%
KOREA		1,6%	3,5%	3,7%	6,0%	7,3%	6,8%	11,5%	16,2%	12,9%	17,5%	14,1%	13,4%	15,0%	16,5%	14,8%	16,7%
CHINA		N/A	N/A	0,2%	0,7%	1,3%	2,0%	1,2%	1,8%	2,2%	2,9%	2,3%	2,6%	2,2%	2,3%	3,6%	3,8%
POLAND		N/A	3,9%	2,5%	2,5%	2,0%	2,5%	2,5%	2,8%	3,2%	4,0%	2,4%	1,5%	1,9%	2,5%	2,1%	3,2%
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1,1%	1,2%	0,6%	0,2%
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%
USSR		N/A	3,4%	4,3%	3,5%	3,5%	4,6%	1,9%	1,4%	0,5%	0,7%	2,3%	4,1%	3,2%			
	RUSSIA														0,2%	1,3%	0,8%
	UKRAINE														1,0%	1,2%	1,7%
YUGOSLAVIA		N/A	1,4%	1,6%	1,5%	1,6%	1,6%	2,0%	1,6%	0,0%	2,7%	3,3%	2,5%	2,1%	0,2%		
	CROATIA														2,0%	0,8%	1,3%
REST OF WORLD		23,1%	14,7%	12,3%	13,6%	12,4%	10,1%	9,6%	10,2%	12,6%	8,7%	10,4%	9,4%	8,2%	9,5%	11,4%	7,9%
TOTAL WORLD		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) From 1980 on data includes production from Ex-GDR yards

Source : "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 5A - NEW ORDERS

FIGURES AT THE END OF THE YEAR — 1000 CGT

		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	75,0	53,8	81,4	43,3	58,7	69,5	26,8	43,2	34,0	52,0	101,7	71,4	75,1	14,0	18,4	53,8
	DENMARK	317,1	284,6	296,6	250,6	428,9	405,2	86,0	305,9	219,2	205,3	192,4	596,4	265,9	246,6	390,4	381,9
	FRANCE	63,6	556,4	333,0	175,9	136,4	106,5	262,5	132,4	60,5	204,6	165,9	136,2	327,9	35,0	226,6	240,0
	GERMANY (1)	726,1	613,0	1249,9	1239,9	1236,9	1072,9	1228,2	1297,1	872,4	877,6	1400,6	875,6	559,1	858,9	1029,0	1034,1
	GREECE	N/A	82,4	4,5	10,3	4,6	7,4	29,4	5,1	6,5	6,1	5,0	0,8	8,9	8,7	7,2	0,0
	IRELAND	19,2	1,3	18,2	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ITALY	301,5	231,2	144,7	243,2	57,1	68,2	257,4	229,0	408,7	172,3	564,8	413,1	380,5	134,9	511,2	344,6
	NETHERLANDS	626,4	373,3	365,2	309,0	237,3	248,4	269,8	137,0	91,9	356,2	236,3	277,1	296,7	211,0	305,2	342,9
	PORTUGAL	73,0	30,7	55,5	27,8	36,0	30,6	1,2	29,5	78,1	33,1	69,6	79,6	8,3	1,5	5,7	43,6
	SPAIN	297,0	737,5	675,2	323,9	222,1	92,2	197,6	258,5	421,7	453,8	274,1	487,8	74,8	127,5	359,9	404,0
	UNITED KINGDOM	627,6	350,2	410,8	301,5	150,4	107,6	224,4	112,0	116,5	124,2	209,2	205,1	172,6	119,8	65,5	38,8
TOTAL EU		3126,5	3314,4	3635,0	2926,7	2568,4	2208,5	2583,3	2549,7	2309,5	2485,2	3219,6	3143,1	2169,8	1757,9	2919,1	2883,7
OTHER AWES	FINLAND	N/A	523,9	502,5	221,1	135,4	389,5	158,0	202,2	637,7	108,0	63,0	256,7	139,4	178,7	515,1	276,7
	NORWAY	N/A	381,6	408,7	156,4	108,8	208,2	129,9	136,4	139,2	112,1	398,8	190,9	118,1	165,0	251,8	262,9
	SWEDEN	N/A	205,4	359,3	184,5	278,4	34,0	16,1	59,2	71,4	13,2	110,1	3,8	4,3	23,5	1,0	0,0
TOTAL AWES		4659,5	4425,3	4905,5	3488,7	3091,0	2840,2	2887,3	2947,5	3157,8	2718,5	3791,5	3594,5	2431,6	2125,1	3687,0	3423,3
JAPAN		7337,5	6708,3	5823,1	4859,4	7389,1	6040,0	4440,0	3431,6	3120,5	3360,7	5879,7	6116,4	4433,0	3268,3	4681,4	6688,4
KOREA		325,4	939,3	893,3	1001,5	2147,1	1180,9	806,5	1352,4	1942,6	1203,0	1671,4	2169,2	2278,1	1085,3	3672,6	3088,0
CHINA		N/A	N/A	233,0	119,6	285,9	179,9	204,0	321,5	263,8	330,6	258,5	387,4	429,7	585,0	436,5	547,4
POLAND		N/A	208,4	146,0	133,3	489,8	417,1	270,3	321,4	302,6	218,4	209,5	218,4	295,9	434,5	191,2	678,9
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	550,4	57,0	149,6	140,2
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	109,9	45,8	41,5	63,9
USSR		N/A	12,1	24,0	68,4	N/A	2,9	N/A	N/A	N/A	92,6	214,1	209,1	83,6			
	RUSSIA														254,6	358,3	170,2
	UKRAINE														105,9	290,5	396,7
YUGOSLAVIA		N/A	242,3	76,8	320,0	123,8	75,0	329,6	447,3	130,8	306,9	478,5	322,6	127,4			
	CROATIA														129,0	153,4	270,4
REST OF WORLD		3659,9	1822,0	1951,4	1542,3	1323,4	1041,7	1383,7	660,4	822,0	895,2	1061,1	1285,9	1175,4	729,6	864,0	1285,9
TOTAL WORLD		15982,3	14357,7	14053,1	11533,2	14850,1	11777,7	10321,4	9482,1	9740,1	9125,9	13564,3	14303,5	11915,0	8820,1	14526,0	16753,3

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

Source : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

TABLE 5B - NEW ORDERS

		FIGURES AT THE END OF THE YEAR															MARKET SHARES
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	0,5%	0,4%	0,6%	0,4%	0,4%	0,6%	0,3%	0,5%	0,3%	0,6%	0,7%	0,5%	0,6%	0,2%	0,1%	0,3%
	DENMARK	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,9%	3,4%	0,8%	3,2%	2,3%	2,2%	1,4%	4,2%	2,2%	2,8%	2,7%	2,3%
	FRANCE	0,4%	3,0%	2,4%	1,5%	0,9%	0,9%	2,5%	1,4%	0,6%	2,2%	1,2%	1,0%	2,8%	0,4%	1,6%	1,4%
	GERMANY (1)	4,5%	4,3%	8,9%	10,8%	8,3%	9,1%	11,9%	13,7%	9,0%	9,6%	10,3%	6,1%	4,7%	9,7%	7,1%	6,2%
	GREECE	N/A	0,6%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
	IRELAND	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	ITALY	1,9%	1,6%	1,0%	2,1%	0,4%	0,6%	2,5%	2,4%	4,2%	1,9%	4,2%	2,9%	3,2%	1,5%	3,5%	2,1%
	NETHERLANDS	3,9%	2,6%	2,6%	2,7%	1,6%	2,1%	2,6%	1,4%	0,9%	3,9%	1,7%	1,9%	2,5%	2,4%	2,1%	2,0%
	PORTUGAL	0,5%	0,2%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,0%	0,3%	0,8%	0,4%	0,5%	0,6%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%
	SPAIN	1,9%	5,1%	4,8%	2,8%	1,5%	0,8%	1,9%	2,7%	4,3%	5,0%	2,0%	3,4%	0,6%	1,4%	2,5%	2,4%
	UNITED KINGDOM	3,9%	2,4%	2,9%	2,6%	1,0%	0,9%	2,2%	1,2%	1,2%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,4%	0,5%	0,2%
TOTAL EU		19,6%	23,1%	25,9%	25,4%	17,3%	18,8%	25,0%	26,9%	23,7%	27,2%	23,7%	22,0%	18,2%	19,9%	20,1%	17,2%
OTHER AWES	FINLAND	N/A	3,6%	3,6%	1,9%	0,9%	3,3%	1,5%	2,1%	6,5%	1,2%	0,5%	1,8%	1,2%	2,0%	3,5%	1,7%
	NORWAY	N/A	2,7%	2,9%	1,4%	0,7%	1,8%	1,3%	1,4%	1,4%	1,2%	2,9%	1,3%	1,0%	1,9%	1,7%	1,6%
	SWEDEN	N/A	1,4%	2,6%	1,6%	1,9%	0,3%	0,2%	0,6%	0,7%	0,1%	0,8%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
TOTAL AWES		29,2%	30,8%	34,9%	30,2%	20,8%	24,1%	28,0%	31,1%	32,4%	29,8%	28,0%	25,1%	20,4%	24,1%	25,4%	20,4%
JAPAN		45,9%	46,7%	41,4%	42,1%	49,8%	51,3%	43,0%	36,2%	32,0%	36,8%	43,3%	42,8%	37,2%	37,1%	32,2%	39,9%
KOREA		2,0%	6,5%	6,4%	8,7%	14,5%	10,0%	7,8%	14,3%	19,9%	13,2%	12,3%	15,2%	19,1%	12,3%	25,3%	18,4%
CHINA		N/A	N/A	1,7%	1,0%	1,9%	1,5%	2,0%	3,4%	2,7%	3,6%	1,9%	2,7%	3,6%	6,6%	3,0%	3,3%
POLAND		N/A	1,5%	1,0%	1,2%	3,3%	3,5%	2,6%	3,4%	3,1%	2,4%	1,5%	1,5%	2,5%	4,9%	1,3%	4,1%
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	4,6%	0,6%	1,0%	0,8%
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,9%	0,5%	0,3%	0,4%
USSR		N/A	0,1%	0,2%	0,6%	N/A	0,0%	N/A	N/A	N/A	1,0%	1,6%	1,5%	0,7%			
	RUSSIA														2,9%	2,5%	1,0%
	UKRAINE														1,2%	2,0%	2,4%
YUGOSLAVIA		N/A	1,7%	0,5%	2,8%	0,8%	0,6%	3,2%	4,7%	1,3%	3,4%	3,5%	2,3%	1,1%			
	CROATIA														1,5%	1,1%	1,6%
REST OF WORLD		22,9%	12,7%	13,9%	13,4%	8,9%	8,8%	13,4%	7,0%	8,4%	9,8%	7,8%	9,0%	9,9%	8,3%	5,9%	7,7%
TOTAL WORLD		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

Source : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

TABLE 6 - TREND OF NEW ORDERS BY TYPE OF VESSEL

		OIL TANKERS		BULK CARRIERS		CARGO SHIPS		NON CARGO VESSELS		TOTAL	
		1000 CGT	%	1000 CGT	%	1000 CGT	%	1000 CGT	%	1000 CGT	%
1977	WORLD	790,6		1783,2		8497,3		2969,8		14040,9	
	EU	30,9	3,9	75,1	4,2	1764,4	20,8	670,5	22,6	2540,9	18,1
1978	WORLD	1185,4		534,6		6163,8		1912,7		9796,6	
	EU	56,2	4,7	23,6	4,4	1341,3	21,8	591,5	30,9	2012,6	20,5
1979	WORLD	3364,8		2744,9		5148,4		2949,8		14207,9	
	EU	168,1	5,0	466,5	17,0	1172,6	22,8	747,6	25,3	2554,8	18,0
1980	WORLD	2960,2		4325,3		4780,1		2291,9		14357,5	
	EU	273,7	9,2	425,9	9,8	1023,4	21,4	740,8	32,3	2463,8	17,2
1981	WORLD	1166,7		4934,9		4967,9		2433,0		13502,5	
	EU	75,1	6,4	487,9	9,9	1342,7	27,0	606,4	24,9	2512,1	18,6
1982	WORLD	662,6		2335,3		5679,9		2135,4		10813,2	
	EU	70,3	10,6	197,5	8,5	1093,2	19,2	628,0	29,4	1989,0	18,4
1983	WORLD	1682,1		5370,3		5910,8		1886,9		14850,1	
	EU	92,3	5,5	110,7	2,1	1039,9	17,6	380,9	20,2	1623,8	10,9
1984	WORLD	1176,2		3890,6		4742,2		1956,8		11765,8	
	EU	179,3	15,2	165,6	4,3	944,2	19,9	448,8	22,9	1737,9	14,8
1985	WORLD	470,1		3918,4		5299,9		2089,2		11777,6	
	EU	15,3	3,3	152,8	3,9	1029,7	19,4	459,3	22,0	1657,1	14,1
1985	WORLD	575,4		2454,5		5138,8		2152,4		10321,1	
	EU	18,0	3,1	154,9	6,3	1033,5	20,1	769,6	35,8	1976,0	19,1
1986	WORLD	1199,7		1296,0		4208,4		2778,0		9482,1	
	EU	0,0	0,0	108,0	8,3	768,6	18,3	704,7	25,4	1581,3	16,7
1987	WORLD	1404,6		1033,2		4899,7		2402,7		9740,2	
	EU	107,5	7,7	45,3	4,4	1128,1	23,0	690,1	28,7	1971,0	20,2
1988	WORLD	781,8		2164,5		3985,6		2194,0		9125,9	
	EU	116,7	14,9	0,0	0,0	1095,5	27,5	1048,1	47,8	2260,3	24,8
1989	WORLD	1943,6		2483,1		6798,4		2339,3		13564,4	
	EU	219,9	11,3	70,8	2,9	1454,3	21,4	1008,8	43,1	2753,8	20,3
1990	WORLD	4127,9		1639,0		6530,2		2006,5		14303,6	
	EU	542,6	13,1	207,0	12,6	1541,0	23,6	852,0	42,5	3142,6	22,0
1991	WORLD	1917,9		2218,0		6507,9		1271,3		11915,0	
	EU	215,3	11,2	207,5	9,4	1387,4	21,3	359,8	28,3	2169,9	18,2
1992	WORLD	1209,4		1761,3		4313,9		1535,7		8820,3	
	EU	236,0	19,5	0,0	0,0	923,0	21,4	599,1	39,0	1758,1	19,9
1993	WORLD	1600,6		3859,6		7022,9		2043,1		14526,2	
	EU	112,5	7,0	232,7	6,0	1534,1	21,8	1039,9	50,9	2919,2	20,1
1994	WORLD	1475,6		5599,7		7559,6		2118,6		16753,5	
	EU	76,3	5,2	178,5	3,2	1501,5	19,9	1127,6	53,2	2883,9	17,2

Remarks : From 1986 EU including Spain and Portugal; from 1990 EU including Ex-GDR

Source : World Shipbuilding Databank based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 7A - ORDER BOOK

		FIGURES AT THE END OF THE YEAR															1000 CGT
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	277,0	331,7	311,5	261,1	143,7	136,1	62,1	60,0	75,0	82,0	147,7	154,4	213,4	116,8	133,8	117,7
	DENMARK	923,5	652,4	618,9	603,9	707,7	692,2	442,1	429,8	473,9	459,6	589,7	927,7	876,6	674,3	698,4	595,7
	FRANCE	1770,4	1193,7	1138,2	978,5	598,6	263,3	382,7	371,2	234,5	379,9	361,9	397,2	556,8	410,8	568,7	677,5
	GERMANY (1)	2113,3	950,9	1082,0	1177,7	1178,1	959,4	1118,9	1281,7	1426,3	1429,2	1974,0	1955,0	1529,9	1471,4	1600,3	1591,0
	GREECE	N/A	240,6	245,4	191,4	146,1	137,4	119,9	102,8	121,5	116,8	113,6	69,1	73,0	42,3	43,7	103,7
	IRELAND	43,9	17,8	19,3	20,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ITALY	1036,2	639,8	427,3	480,4	356,3	195,5	345,5	465,8	864,8	904,2	1188,6	1298,4	1190,9	1036,4	1039,8	1028,7
	NETHERLANDS	917,1	493,7	551,7	498,8	308,8	331,6	300,3	195,6	141,8	365,1	414,5	443,4	387,5	321,5	386,1	441,8
	PORTUGAL	N/A	191,2	240,4	258,4	124,1	138,3	94,0	67,0	108,3	114,0	155,7	181,6	153,1	96,5	45,6	75,9
	SPAIN	N/A	1769,5	1754,0	1325,3	967,4	690,5	491,5	527,7	635,6	837,7	853,7	1004,1	757,2	476,4	475,2	668,1
	UNITED KINGDOM	1989,4	615,0	768,9	714,1	506,1	292,3	352,5	325,4	369,7	317,1	376,5	418,9	413,6	411,5	321,4	212,4
TOTAL EU		9070,8	7096,3	7157,6	6509,6	5039,0	3836,6	3709,5	3827,0	4451,4	5005,6	6175,9	6849,8	6152,0	5057,9	5313,0	5512,5
OTHER AWES	FINLAND	N/A	1144,3	1139,5	1023,8	710,3	642,2	544,4	483,9	991,0	962,9	652,1	589,4	494,3	467,1	791,2	960,8
	NORWAY	N/A	589,3	670,3	371,9	185,6	229,8	148,1	146,8	136,9	114,3	422,8	463,6	381,8	284,3	370,6	411,4
	SWEDEN	N/A	703,8	646,3	494,9	494,5	267,8	181,7	137,5	93,8	39,0	115,3	64,3	23,9	23,7	0,4	0,4
TOTAL AWES		15839,2	9533,7	9613,7	8400,2	6429,4	4976,4	4583,7	4595,2	5673,1	6121,8	7366,1	7967,1	7052,0	5833,0	6475,2	6885,1
JAPAN		12093,8	7297,8	7457,7	6640,2	8477,9	8221,5	5915,2	3915,9	2918,5	3473,9	5696,5	7494,7	7621,8	6482,7	6255,6	8000,0
KOREA		7943,2	1320,3	1711,1	1854,9	2898,4	3223,1	2578,7	1909,2	2639,1	2342,7	2813,1	3500,7	3922,7	3012,2	4792,5	5867,1
CHINA		N/A	N/A	260,9	298,3	493,5	433,2	486,5	547,0	647,3	809,8	681,0	813,6	942,0	1235,7	1257,4	1261,6
POLAND		N/A	1634,6	1459,0	1174,6	1143,1	1272,1	1018,1	1041,6	1251,6	1131,3	1080,1	1136,6	999,7	1124,6	1013,7	998,5
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	912,6	766,0	860,5	943,7
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	237,0	224,0	142,2	148,6
USSR		N/A	N/A	128,9	92,7	53,9	42,8	N/A	N/A	N/A	74,1	248,5	343,1	360,4			
	RUSSIA														465,4	778,9	887,0
	UKRAINE														237,9	426,0	701,6
YUGOSLAVIA		N/A	760,7	626,7	699,9	492,6	455,4	545,9	840,0	751,4	861,9	1011,4	1046,9	886,3	133,3	N/A	N/A
	CROATIA														532,2	510,7	466,0
REST OF WORLD		3693,0	5045,1	5105,6	4570,7	4129,7	3448,0	3435,8	2796,8	2675,0	2857,9	3071,2	3343,5	3003,2	2601,8	2279,7	2797,4
TOTAL WORLD		39569,2	25592,2	26363,6	23731,5	24118,5	22072,5	18563,9	15645,7	16556,0	17673,4	21967,9	25646,2	25937,7	22648,8	24792,4	28956,6

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

Source : "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 7B - ORDER BOOK

		FIGURES AT THE END OF THE YEAR															MARKET SHARES
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
EU	BELGIUM	0,7%	1,3%	1,2%	1,1%	0,6%	0,6%	0,3%	0,4%	0,5%	0,5%	0,7%	0,6%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%
	DENMARK	2,3%	2,5%	2,3%	2,5%	2,9%	3,1%	2,4%	2,7%	2,9%	2,6%	2,7%	3,6%	3,4%	3,0%	2,8%	2,1%
	FRANCE	4,5%	4,7%	4,3%	4,1%	2,5%	1,2%	2,1%	2,4%	1,4%	2,1%	1,6%	1,5%	2,1%	1,8%	2,3%	2,3%
	GERMANY (1)	5,3%	3,7%	4,1%	5,0%	4,9%	4,3%	6,0%	8,2%	8,6%	8,1%	9,0%	7,6%	5,9%	6,5%	6,5%	5,5%
	GREECE	N/A	0,9%	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,5%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,4%
	IRELAND	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	ITALY	2,6%	2,5%	1,6%	2,0%	1,5%	0,9%	1,9%	3,0%	5,2%	5,1%	5,4%	5,1%	4,6%	4,6%	4,2%	3,6%
	NETHERLANDS	2,3%	1,9%	2,1%	2,1%	1,3%	1,5%	1,6%	1,3%	0,9%	2,1%	1,9%	1,7%	1,5%	1,4%	1,6%	1,5%
	PORTUGAL	N/A	0,7%	0,9%	1,1%	0,5%	0,6%	0,5%	0,4%	0,7%	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%	0,4%	0,2%	0,3%
	SPAIN	N/A	6,9%	6,7%	5,6%	4,0%	3,1%	2,6%	3,4%	3,8%	4,7%	3,9%	3,9%	2,9%	2,1%	1,9%	2,3%
	UNITED KINGDOM	5,0%	2,4%	2,9%	3,0%	2,1%	1,3%	1,9%	2,1%	2,2%	1,8%	1,7%	1,6%	1,6%	1,8%	1,3%	0,7%
TOTAL EU		22,9%	27,7%	27,1%	27,4%	20,9%	17,4%	20,0%	24,5%	26,9%	28,3%	28,1%	26,7%	23,7%	22,3%	21,4%	19,0%
OTHER AWES	FINLAND	N/A	4,5%	4,3%	4,3%	2,9%	2,9%	2,9%	3,1%	6,0%	5,4%	3,0%	2,3%	1,9%	2,1%	3,2%	3,3%
	NORWAY	N/A	2,3%	2,5%	1,6%	0,8%	1,0%	0,8%	0,9%	0,8%	0,6%	1,9%	1,8%	1,5%	1,3%	1,5%	1,4%
	SWEDEN	N/A	2,8%	2,5%	2,1%	2,1%	1,2%	1,0%	0,9%	0,6%	0,2%	0,5%	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
TOTAL AWES		40,0%	37,3%	36,5%	35,4%	26,7%	22,5%	24,7%	29,4%	34,3%	34,6%	33,5%	31,1%	27,2%	25,8%	26,1%	23,8%
JAPAN		30,6%	28,5%	28,3%	28,0%	35,2%	37,2%	31,9%	25,0%	17,6%	19,7%	25,9%	29,2%	29,4%	28,6%	25,2%	27,6%
KOREA		20,1%	5,2%	6,5%	7,8%	12,0%	14,6%	13,9%	12,2%	15,9%	13,3%	12,8%	13,6%	15,1%	13,3%	19,3%	20,3%
CHINA		N/A	N/A	1,0%	1,3%	2,0%	2,0%	2,6%	3,5%	3,9%	4,6%	3,1%	3,2%	3,6%	5,5%	5,1%	4,4%
POLAND		N/A	6,4%	5,5%	4,9%	4,7%	5,8%	5,5%	6,7%	7,6%	6,4%	4,9%	4,4%	3,9%	5,0%	4,1%	3,4%
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	3,5%	3,4%	3,5%	3,3%
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,9%	1,0%	0,6%	0,5%
USSR		N/A	N/A	0,5%	0,4%	0,2%	0,2%	N/A	N/A	N/A	0,4%	1,1%	1,3%	1,4%			
	RUSSIA														2,1%	3,1%	3,1%
	UKRAINE														1,1%	1,7%	2,4%
YUGOSLAVIA		N/A	3,0%	2,4%	2,9%	2,0%	2,1%	2,9%	5,4%	4,5%	4,9%	4,6%	4,1%	3,4%	0,6%	N/A	N/A
	CROATIA														2,3%	2,1%	1,6%
REST OF WORLD		9,3%	19,7%	19,4%	19,3%	17,1%	15,6%	18,5%	17,9%	16,2%	16,2%	14,0%	13,0%	11,6%	11,5%	9,2%	9,7%
TOTAL WORLD		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

Source : *"World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services*

TABLE 8 - EMPLOYMENT IN THE CONSTRUCTION OF NEW VESSELS IN THE EUROPEAN UNION

NUMBER OF EMPLOYEE[illegible]

	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
BELGIUM	7467	6614	6258	6523	6347	4680	4104	4060	3923	2995	2548	2270	2307	2377	2418	2391	1665	165[illegible]
DENMARK	16630	12000	9000	11400	11350	11800	11200	10300	10200	7000	7000	7300	7900	8400	8600	8300	7300	900[illegible]
FRANCE (1)	32500	25300	23000	22200	22200	21600	21000	16940	15053	13700	8940	6850	6800	6600	6100	6040	5880	591[illegible]
GERMANY	46839	31113	27369	24784	26521	27600	25966	22183	22260	18184	12875	14845	14732	15297 (5)	27763 (8)	28146 (8)	24143 (8)	2289[illegible]
GREECE	2316	N/A	N/A	2672	3393	2900	2812	2000	2000	1709	1621	1855	1535 (4)	550	0	0	0	[illegible]
IRELAND	869	840	750	750	762	882	550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]
ITALY	25000	20000	19000	18000	16500	13750	12800	12800	12000	11570	9500 (3)	8428 (3)	9675 (3)	9840 (6)	8299 (9)	8200 (10)	7100 (11)	827[illegible]
NETHERLANDS (2)	22662	17540	14540	13100	13100	12800	11250	10330	6236	5400	3600	3500	3500	3900	4000	4000	4000	400[illegible]
PORTUGAL	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	5370	5087	5020	4412	4245	3845	3820	3520	3150	163[illegible]
SPAIN	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	18000	18000	17300	14000	12550	11940	11440	10735	10085	940[illegible]
UNITED KINGDOM	54550	41050	31200	24800	25345	25000	20486	14655	14200	12500	11500	9000	6494	6126 (7)	5984	5820	4665	417[illegible]
TOTAL EU	208833	154457	131117	124229	125518	121012	110168	93268	109242	96145	79904	72460	69738	68875	78424	77152	67988	6693[illegible]

(1) From 1986 on the figure covers jobs in new shipbuilding and naval and para-naval building (convertion, naval vessels and off-shore).
Figures for the preceding years using the same method are: 1975 - 32500, 1980 - 23700, 1985 - 17700.
(2) From 1975 to 1984 including naval dockyards estimated to be: 1975 - 1800, 1978 and 1979 - 3200, 1980 - 3400, 1981 and 1982 - 3200, 1983 and 1984 - 2800
(3) 2780 unemployed should be added to 1987's figure, 2850 to 1988's figure and 2581 to 1989's figure.
Of these 2000 represent a structural over capacity for whom no new jobs can be found
(4) Includes naval building
(5) Excluding jobs in Ex-GDR's yards
(6) Of which 1838 currently inactive
(7) Revised figure
(8) Including 11700 jobs in Ex-GDR's yards in 1991, 12441 jobs in 1992 and 9000 in 1993
(9) 1321 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, whose elimination is foreseen during 1992
(10) 700 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, for whom re employment is not foreseen
(11) 1160 currently inactive should be added to this figure

Table compiled from national sources

ISSN 0256-2383

KOM(96) 84 endg.

DOKUMENTE

DE 07 10 08

Katalognummer : CB-CO-96-123-DE-C

ISBN 92-78-01741-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333